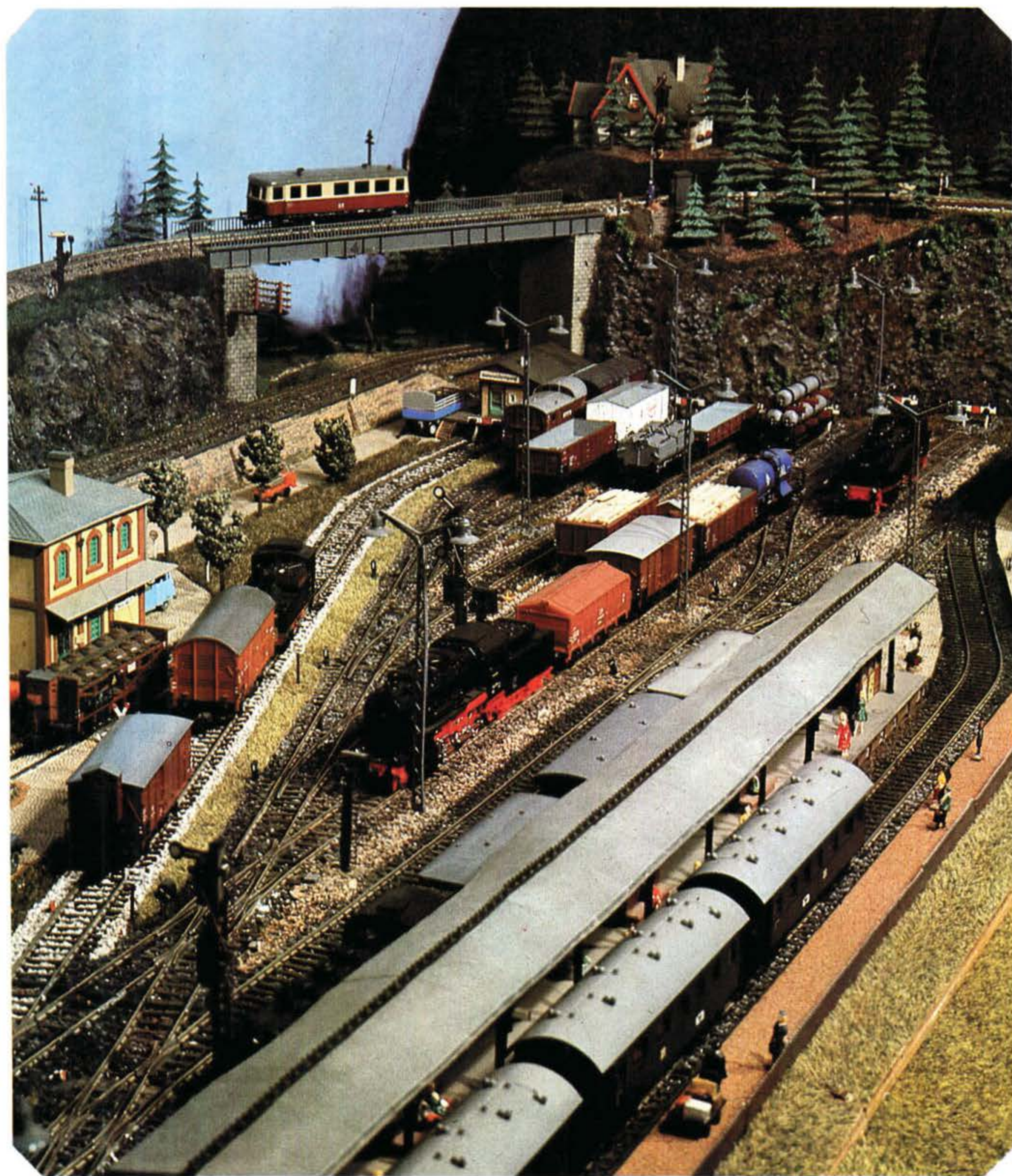
3/90

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

H0-Modell Traditionslok 38 205



9. Fotowettbewerb

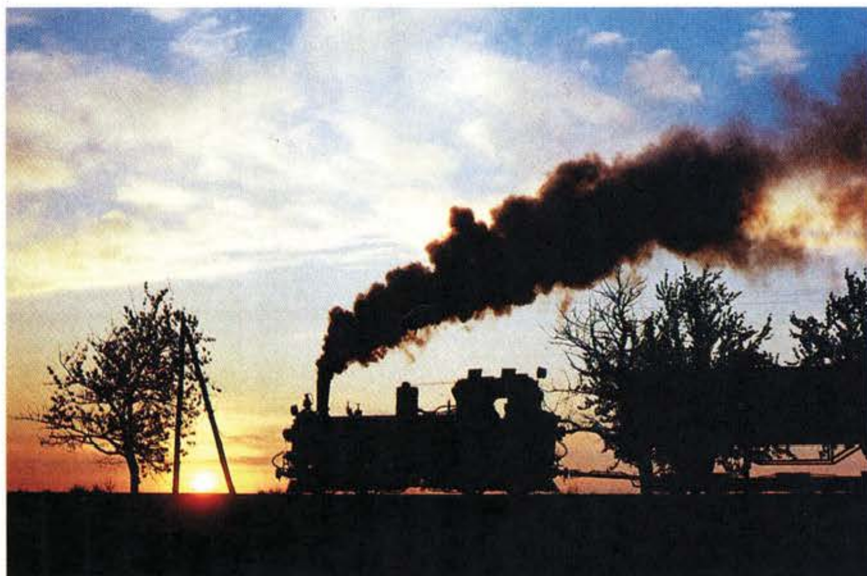


Fünf preisgekrönte Arbeiten des 9. Fotowettbewerbs stellen wir auf dieser Seite vor. Einige der Preisträgerfotos können wir hier nicht zeigen. Dies ist vor allem der Tatsache geschuldet, daß manche Aufnahmen drucktechnisch nicht verwendbar sind. Doch dürfte diese Bildauswahl einmal mehr die Vielfältigkeit der Eisenbahn(farb)fotografie unter Beweis stellen.

Über die Ergebnisse des 9. Fotowettbewerbs informieren wir Sie auf Seite 3.

me

1



1 „Beginn einer Sondernachtschicht". Jörg Lempe erhielt für dieses Motiv einen Anerkennungspreis.

2 „Rauhreif" betitelte Horst Seiler das Dia von der Harzquerbahn. Die Entscheidung der Jury: ein Anerkennunspreis!

3 Ebenfalls einen Anerkennungspreis bekam Jörg Schulze für die „Zwei Sonnen".

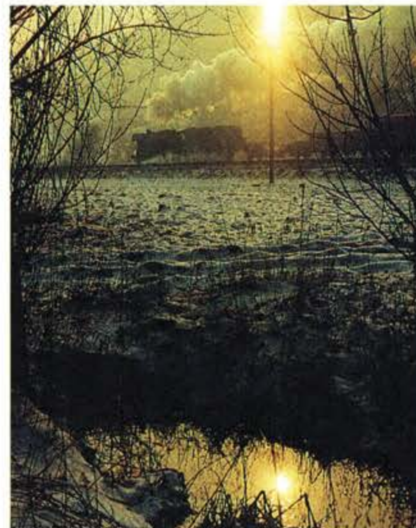
4 Die „Reparatur" von Uwe Miethe dagegen wurde diplomiert.

5 Für Aufsehen sorgte ebenfalls die „Lichtstimmung auf dem Bahnhof" von Manfred Reitzig. Die Jury vergab dafür ein Diplom.

2



3



4



5



modell eisenbahner inhalt **3/90**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang



VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Umfangreiche Gleisanlagen befinden sich im Kopfbahnhof Jockrimsthal der H0-Heimanlage von Peter Hauswald aus Stolpen. Diese Anlage, an der auch Vater Hauswald kräftig mitgewirkt hat, stellen wir ab Seite 17 dieser Ausgabe vor.
Foto: P. Hauswald, Stolpen

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Ing. Lutz Neve
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Wien.



Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz-Nr. 1151
Druck:
Druckzentrum Berlin,
Grafischer Großbetrieb
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 31. 1. 1990

Geplante Auslieferung: 5. 3. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes 4/90: 4. 4. 1990

Bezugsmöglichkeiten
DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten. BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt der Verlag an.

Leser schreiben ...

40 Jahre Modelleisenbahn-Industrie in der DDR – ein Nachtrag – „me" 9 bis 11/89 –

Durch Zuschriften aus dem Leserkreis ist es dem Autor möglich, einiges zu ergänzen bzw. richtigzustellen. Zunächst dürfte für historisch interessierte Modelleisenbahner die Bezeichnung des ersten Herstellers des Pico-Express von Interesse sein, nämlich SOWJETISCHE STAATLICHE AG KABEL, Zweigwerk Chemnitz, Fabrik elektrischer Meßinstrumente vormals Siemens & Halske. Zur damaligen Firma Zeuke & Wegwerth können inzwischen einige Angaben präzisiert, andere berichtigt werden. Dieser Hersteller arbeitete als einer der ersten Betriebe seit 1956 mit staatlicher Beteiligung und entwickelte in diesem Zusammenhang, veranlaßt durch den seinerzeit vorherrschenden Trend zu kleineren Nenngrößen, die später und auch heute noch so erfolgreiche TT-Eisenbahn. Die Anfang der 60er Jahre entwickelte N-Modellbahn konnte der Beliebtheit der Nenngröße TT in der DDR keinen Abbruch tun. Vielmehr umfaßte das Produktionsvolumen dieser Bahnen z. B. nach 1966 etwa 50 % aller in der DDR hergestellten Modelleisenbahnen. Diese ökonomische Kennziffer wurde im Export noch übertroffen. Generell galt der 1. April 1972 als Stichtag für die Überführung privater Produktionsstätten bei der Verstaatlichung und nicht, wie irrtümlich angenommen, anläßlich der Geschäftsaufgabe aus Altersgründen.

L. Nickel, Berlin

DB-Lok stand Pate – „me" 9/89, S. 15 –

Im genannten Heft wird mitgeteilt, daß von PIKO die Produktion der Dampflokbaureihen 23 und 65 angekündigt worden war. Die 65er wurde nicht gebaut. Doch dies damit zu begründen, daß „... die Lok der Deutschen Reichsbahn (gemeint ist die Neubaulok der BR 65^{10} – Anmerkung des Verfassers) in ihrem Äußeren stark vom PIKO-Handmuster abwich", ist nicht richtig. Die BR 65^{10} wurde erstmals im Herbst 1954 der Öffentlichkeit vorgestellt, also nahezu zeitgleich mit der Veröffentlichung über die künftige Modelleisenbahnproduktion in unserer Fachzeitschrift. Daß das angekündigte PIKO-Modell die 1951 in Dienst gestellte DB-65 zum Vorbild hatte, ist eindeutig. Hier möchte ich auf die Veröffentlichung im Modelleisenbahner, Heft 11/1954, S. 330/331 Abbildung 3, verweisen. In diesem Artikel wurden die Neuheiten auf dem Modelleisenbahnmarkt mit Abbildungen, die BR 80 und 42 sowie für 1955 die BR 23 und 65, angekündigt. Diese Abbildung wie auch das Rücktitelbild vom Heft 7/1955 zeigt die DB-65er.

H. Marx, Potsdam

Gab es die preußische G 8^1 mit der Nummer „5216 Berlin"? – „me" 9/88, S. 22 und „me" 12/89, S. 2 –

Im „me" 9/88 hatte ich festgestellt, daß es die preußische Güterzuglok „5216 BERLIN", die der VEB PIKO als Modell herausbrachte, nicht gab. Herr F. Werhold aus Großenhain widersprach dem und führte in einer Leserzuschrift („me" 12/89) ein Beispiel aus dem Umzeichnungsplan der DRG von 1925 an. Im Band I findet sich auf Seite 118 tatsächlich eine „5216". Darüber hinaus wird der aufmerksame Sucher noch weitere neun Lokomotiven mit dieser preußischen Nummer finden. Mindestens drei weitere Maschinen gab es außerdem noch, die aber nicht mehr in dem Umzeichnungsplan erschienen.
Dazu einige erklärende Anmerkungen zum letzten preußischen Nummernschema für Lokomotiven. Allen Lokgattungen waren bestimmte Nummernbereiche zugeordnet. Sie begannen mit den Schnellzugloks und endeten bei den Zahnradlokomotiven mit der Nummer 9012.
Dabei muß aber stets beachtet werden, daß jede Loknummer im Gebiet der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung nicht nur einmal auftreten konnte. Jede Eisenbahndirektion vergab in ihrem Bereich die gleichen Nummern. So war es möglich, daß die Nummer „5216" von Altona bis Mainz maximal in allen 21 Direktionen auftreten konnte.
Aus diesem Grunde bilden zur Identifikation einer Lokomotive Nummer und Direktionsname eine untrennbare Einheit. Erschwerend für den Dampflokforscher wirkten sich die mehrfachen Veränderungen der Direktionsbereiche aus. Ebenso gab es Einordnungen in falsche Nummernbereiche (vgl. „fahrzeugarchiv" im „me" 12/88).

P. Zander, Grube

Spezieller Oldtimer gesucht

Die AG Denkmalpflege Windbergbahn bemüht sich seit 1980 um die Erhaltung und Rekonstruktion der Windbergbahnfahrzeuge, Gebäude und Anlagen. Zur Komplettierung unseres Windbergbahnzuges fehlt noch ein Windbergabteilwagen, (Gattung sächs. 156/C Sa 94), möglichst 4,50 m Achsstand, mit oder ohne Bremserhaus. Sieben Wagen wurden seinerzeit für die Windbergbahnlinie Dresden Hbf–Possendorf von 5,50 m Achsstand auf 4,50 m verkürzt, um die Radien der Gebirgsstrecke durchlaufen zu können. Wir suchen ein Exemplar dieser sächsischen Gattung, das noch aufgeachst auf irgend einem Gleisstück steht und für unseren historischen Windbergbahnzug verwendbar ist. Das Fahrzeug ist durch das handelsübliche PIKO-Modell allgemein bekannt. Wer kann uns weiterhelfen?

AG „Denkmalpflege Windbergbahn" 3/82 des DMV PSF 77-31, Dresden-Gittersee, 8040

Mit zwei Domen gab's mehr Lokomotiven

Herr Titze schreibt im „me" 8/89 („Die 95 004 entsteht"), daß ihm nur die 95 004 mit zwei Domen bekannt ist. Auch die 95 0009, 95 0010, 95 0015, 95 0016, 95 0020, 95 0029, 95 0030, 95 0032 und 95 0040 waren mit zwei Domen ausgerüstet.

F. Heilmann, Cottbus

Und Steffen Führlich aus Reichenbach nennt noch die 95 014, die im Dampflok-Archiv 3 auf der Seite 218 abgebildet ist.

Leser meinen und fragen ...

Gotha-Wagen waren Klasse – „me" 9/89, S. 10 bis 13 –

Ich möchte mich bei der Redaktion und speziell bei Hans Wiegard aus Erfurt für den Artikel über den Gotha-Gelenkzug bedanken. Mir gefallen nicht die Uralt-Wagen und schon gar nicht die Tatra-Fahrzeuge. Die Gotha-Wagen sind für mich der Inbegriff für Schönheit und optimale Form und Ansehen bei Straßenbahnwagen. Ich bedaure die Einstellung unserer Straßenbahnproduktion außerordentlich. Der Gotha-Großraumwagen ist ja noch in Berlin zu bewundern, wie lange noch? Ob auch er einmal einen Beitrag im „me" wert ist oder gar als Poster?

T. Iwen, Eberswalde

Leser fragen ...

Fabrik-Schild

Für die von uns zu betreuende Museumslokomotive 78 009 suchen wir zur Anfertigung eines Nachgusses leihweise ein Fabrikschild der Vulcan-Werke Stettin aus dem Jahre 1912.

AG 5/22 Pasewalk (im Bw Pasewalk), Speicherstraße, Pasewalk, 2100

Ringbahn in Gefahr?

Naumburgs Straßenbahner haben ernstzunehmende Sorgen: Die Gleisanlagen der einmaligen Ringbahn sind stark verschlissen. Wenn nicht bald etwas passiert, ist der Straßenbahnbetrieb in der bekannten Domstadt ernsthaft gefährdet. Ein weiteres Problem stellt der historische Triebwagen Nummer 17 (Lindner/Ammendorf/1928) dar. Nachdem das Fahrzeug für Sonderfahrten aufgearbeitet wurde, verschlechterte sich sein Zustand durch die fehlende Unterstellmöglichkeit. Die geringe Werkstattkapazität in Naumburg läßt eine neuerliche Aufarbeitung des Fahrzeugs nicht zu. Jetzt wurde angeordnet, den Triebwagen 17 zu verschrotten. Darüber sind die Arbeiter enttäuscht. Ist das der Umgang mit den Technikdenkmälern nach der Wende? Auch wenn in Halle mehrere Lindner-Triebwagen vorgehalten werden, gibt es keinen Grund, in Naumburg auf den Einsatz eines historischen Fahrzeugs zu verzichten. Im Gegenteil: Der Charakter der Ringbahn fordert einen solchen Betrieb geradezu heraus, auch im Hinblick auf den wachsenden Tourismus in dieser Stadt. Meiner Meinung nach sollte außerdem der Tw 23 (LOWA) erhalten bleiben. Es ist das letzte Fahrzeug der einstigen elektrisch betriebenen Schmalspurbahn Klingenthal–Sachsenberg-Georgenthal (ehemals DR ET 198 04).
Ein interessanter Sachzeuge des Schienenfahrzeugbaus in der DDR würde verschwinden.
Um es auf einen Punkt zu bringen: Die gesicherte Zukunft einer einmaligen Straßenbahn in Europa steht zur Disposition. Ob da allerdings der VEB Kraftverkehr Zeitz auf Dauer der richtige Betriebsführer ist und künftig sein wird, muß ernsthaft bezweifelt werden.

Jörg Höbald

Die Reichsbahn geht baden!



Aufgenommen von Ulf Grützmann, Berlin, in der Cottbuser Wilhelm-Külz-Straße, gleich neben dem ehemaligen Spreewaldbahnhof.

Dipl.-Ing. Andreas Mansch (DMV), Mölkau

Ergebnisse des 9. Fotowettbewerbs des DMV



Dem im Oktober 1988 veröffentlichten Aufruf zum 9. DMV-Fotowettbewerb waren im Schwarzweiß-Wettbewerb 43 Bildautoren mit 172 Einsendungen gefolgt. Im Farbdia-Wettbewerb hatte die Jury 227 Aufnahmen von 57 Beteiligten zu bewerten. Das Generalthema „Unsere Eisenbahn – gestern und heute" ließ in den vier Wettbewerbsgruppen ein sehr breit gefächertes Spektrum zu, so daß sich die Veranstalter auf eine noch größere Einsenderzahl gefaßt gemacht hatten. Gegenüber früheren Wettbewerben war ein Rückgang in Originalität und in der Qualität nicht übersehbar. Gerade in ausgefallenen Gestaltungslösungen, Sondertechniken bei Aufnahme und Entwicklung, Montagen usw. sind noch wesentliche Reserven für unseren traditionellen Wettbewerb zu finden. Vermißt wurden mehr Aufnahmen, die unsere Eisenbahn von heute präsentieren. Sicherlich fasziniert die Dampfeisenbahn nach wie vor am meisten. Doch sollte auch die moderne Eisenbahn festgehalten werden, handelt es sich doch dabei um eine nicht minder interessante Aufgabe. In der Wettbewerbsgruppe „Der Mensch und die Eisenbahn" wurde dieses Anliegen noch am besten umgesetzt.
Leider mußten wiederum zahlreiche Einsendungen aussortiert werden, weil sie nicht den Bedingungen der Ausschreibung entsprachen. Häufigste Mängel betrafen Formatabweichungen bei den Schwarzweiß-Aufnahmen. Am 12. November 1989 wählte die neunköpfige Jury in Leipzig aus den eingereichten Exponaten 10 Diplome und 13 Anerkennungspreise aus. Hier das Ergebnis dieser nicht einfachen und zugleich verantwortungsvollen Aufgabe:

Schwarzweiß-Wettbewerb

Werner Aust, Dresden	„Allein zurückgelassen"	Diplom
	„Traumreise"	Anerkennung
Jürgen Albrecht (DMV), Oschatz	„Richtung Oschatz"	Anerkennung
Hendrik Baumann, Berlin	„Lange Reise zwischen Halle und Berlin" (Serie)	Anerkennung
	„S-Bahn-Linie"	Anerkennung
Horst Liebing, Borsdorf	„Alte Weiche"	Anerkennung
Bernd Seiler (DMV), Dresden	„Lokpersonale" (Serie)	Diplom
	„Nebenbahnromantik"	Diplom
Burkhardt Sprang (DMV), Berlin	„SAXONIA – Die zweite Geburt" (Serie)	Diplom
	„Nostalgie in Niederau"	Anerkennung
Thomas Willsdorf, Dresden	„Die große Parade"	Diplom
	„Oldtimer"	Anerkennung
Volker Wiedt (DMV), Brandenburg	„Ein Schienenbruch neben der Schweißnaht"	Anerkennung
Manfred Zabel, Dresden	„Kopplung"	Diplom

Farbdia-Wettbewerb

Björn Jütersonke, Edle Krone (10 Jahre!)	„Weißeritztal"	Anerkennung
Jörg Lempe, Weinböhla	„Beginn einer Sondernachtschicht"	Anerkennung
Uwe Miethe (DMV), Nienburg	„Reparatur"	Diplom
Manfred Reitzig, Altenburg	„Lichtstimmung auf dem Bahnhof"	Diplom
Jörg Schulze (DMV), Brandenburg	„Zwei Sonnen"	Anerkennung
Bernd Seiler (DMV), Dresden	„Stilleben Triebwerk"	Diplom
	„Gunter pflegt seine Renate"	Diplom
Horst Seiler, Berlin	„Rauhreif"	Anerkennung
Burkhardt Sprang (DMV), Berlin	„Winter im Erzgebirge"	Anerkennung

Die preisgekrönten Schwarzweiß-Arbeiten wurden mit weiteren Aufnahmen dieser Art vom 2. bis 20. Dezember 1989 im Ausstellungspavillon 2 auf dem Leipziger Sachsenplatz öffentlich gezeigt. Einige Farbfotos befinden sich auf der zweiten Umschlagseite dieses Heftes.

– aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte –

S-Bahn-Verkehr Potsdam–Wannsee

Am 22. Januar 1990 wurde der durchgehende öffentliche Zugbetrieb zwischen Potsdam Hbf und Berlin-Wannsee aufgenommen. Erster Zug war der P 11502, bespannt mit der 118 548. Gefahren wird etwa im Stundentakt, vorgesehen sind 17 Zugpaare. Aus technischen Gründen entfällt der Halt in Babelsberg. Zwischen Potsdam Stadt und Babelsberg besteht Schienenersatzverkehr. Die Grenzkontrolle findet am Bahnhof Griebnitzsee statt, die Personenzüge sind bis dorthin für den Binnenverkehr freigegeben.
Zum Einsatz kommen die ehemaligen Regierungszuglokomotiven 118 548, 118 550 und 118 552 des Bw Berlin Hbf, TE Berlin-Lichtenberg, die zuvor ihrer verchromten Schilder beraubt wurden, und Doppelstockzüge mit Wendezugsteuerung (DBv). Später soll die S-Bahn-Strecke nach Potsdam wieder elektrisch betrieben werden. Zum Foto: Zugbegegnung während der Grenzkontrollen im Bahnhof Griebnitzsee.
Text und Foto: M. Reimer, Berlin



DMV-Präsidium tagte

Auf der außerordentlichen und erweiterten Präsidiumssitzung am 27. Januar 1990 wurden folgende Beschlüsse gefaßt bzw. Informationen gegeben:
– Die Wahlversammlungen in den Arbeitsgemeinschaften verliefen im wesentlichen planmäßig, so daß den geplanten Bezirksdelegiertenkonferenzen nichts mehr im Wege steht.
– Das Präsidium beschloß, in der bisherigen Zusammensetzung bis zum 7. Verbandstag weiterzuarbeiten.
– Die Statutenkommission wurde beauftragt, auf der Grundlage von eingegangenen Hinweisen den Entwurf der Statuten noch einmal zu überarbeiten. Zahlenmäßig starke Arbeitsgemeinschaften sollen weitestgehend juristisch selbständig arbeiten, kleinere durch die Bezirksvorstände weiter betreut werden.
– Außerdem legte das Präsidium fest, daß der auf dem Solidaritätskonto des DMV vorhandene Betrag in Höhe von 28 363,75 M für Rumänien zu spenden und das Konto aufzulösen ist.
– Die bisherigen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" werden nicht mehr organisiert. Dafür wird ein zentrales Hobbytreffen des Modelleisenbahnernachwuchses organisiert. Mehr dazu im Heft 4/90. *me*

Messe-Info von Fleischmann

Die Firmenleitung der Gebr. Fleischmann KG Nürnberg bat uns mitzuteilen, daß die bekannte Modellbahnfirma während der Leipziger Frühjahrsmesse 1990 im Bürogebäude des Messe-Informations-Zentrums, 4. Stock, in der Nähe des Petershofs, vertreten sein wird. *me*

DB-Sonderfahrten 1990

Datum, Strecke (Lok) (ungefähre Abfahrts- bzw. Ankunftszeit)

24. 3. Düsseldorf (41 360)–Köln–Jünkerath–Losheimer Graben–Trois Ponts–Lüttich–Vise–Aachen–Mönchengladbach–Düsseldorf
28. 4. Nürnberg (01 150) (9.15)–Crailsheim–Heilbronn (01 1100 und 01 1066)–Lauda–Würzburg (E 18 047)–Nürnberg (18.30)
28. 4. Karlsruhe (01 1066 und 01 1100) (9.30)–Heilbronn (01 150) (10.30)–Lauda–Würzburg (E 44 119) (17.00/17.30)–Heilbronn (19.10)–Bietigheim-Bissingen (19.30)–Karlsruhe (20.30)
29. 4. Nürnberg (E 18 047) (8.00)–Würzburg; Würzburg (01 150 und 01 1100)–Gemünden–Fulda (12.00)–Gießen–Hanau–Würzburg (19.00); ab Würzburg etwa 5 Minuten später ein zweiter Zug mit 01 1066, unterwegs Loktausch
28. 4. Mit historischer Diesellok über die schönsten Strecken des Münsterlandes, zwischen Ibbenbüren und Gütersloh Lok 38 1772.
1. 5. Würzburg (01 150 und 01 1100) (10.30)–Heilbronn (15.30)–Nürnberg (19.00)
1. 5. Karlsruhe (E 44 119) (6.30)–Bietigheim-Bissingen (7.30)–Heilbronn (7.50)–Würzburg (01 1066) (9.45/10.15)–Lauda–Heilbronn (13.30)–Karlsruhe (17.00)
6. 5. Nürnberg (01 150 und 01 1100) (9.50)–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg–Falls–Bamberg (17.00)–Nürnberg (18.00)
12. 5. Nürnberg (23 105) (8.30)–Amberg–Cham–Viechtach–Platting–Regensburg–Nürnberg (20.00)
13. 5. Nürnberg (E 18 03) (8.35)–Regensburg (11.05)–Passau (23 105) (11.05)–Mühldorf–München
19. 5. München (23 105) (9.00)–Holzkirchen–Rosenheim–Kufstein
19. 5. Düsseldorf (41 360)–Roermond–Geldermalsen–Dordrecht–Venlo–Düsseldorf
20. 5. München (23 105) (8.15)–Kempten–Lindau–Memmingen–München
24. 5. Nürnberg (01 150) (9.05)–Bamberg–Lichtenfels–Coburg und zurück
26. 5. München (23 105) (9.00)–Kaufbeuren–Füssen und zurück
27. 5. München (23 105) (9.00)–Holzkirchen–Rosenheim–Kufstein
2. 6. München (23 105) (8.15)–Kempten–Lindau–Memmingen–München
3. 6. Koblenz (41 360)–Bingerbrück–Simmern–Hermeskeil–Trier–Koblenz
4. 6. Nürnberg (01 1500 (9.50)–Neuenmarkt-Wirsberg und zurück
4. 6. München (8.30)–Ingolstadt–Nürnberg (13.00)
10. 6. Nürnberg (01 150) (9.50)–Bamberg (10.45)–Hof–Weiden–Nürnberg (19.00)
17. 6. Nürnberg (01 150 und 01 1100) (9.50)–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg–Falls–Bamberg (17.00)–Nürnberg (18.00)
23. 6. Nürnberg (23 105) (9.50)–Bamberg (11.00)–Schlüsselfeld–Frensdorf–Ebrach–Nürnberg (18.00)
30. 6. Karlsruhe (01 1066) (9.30)–Heilbronn (12.00)–Eberbach–Höchst (Odenw.)–Darmstadt–Mannheim–Friedrichsfeld–Karlsruhe (12.00)
1. 7. Karlsruhe (01 1066) (9.30) – Heidelberg–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Pirmasens Nord–Kaiserslautern–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Karlsruhe (19.30)
1. 7. Nürnberg (8.20)–Würzburg (9.35)–Gemünden–Fulda–Hannover (18.00)
7. 7. Hannover (01 1100) (8.30)–Hameln–Altenbeken–Kreiensen–Altenbeken–Kreiensen–Seesen–Hildesheim–Hannover (18.00)
14. 7. Hannover (01 1100) (8.30)–Soltau–Uelzen–Gifhorn–Braunschweig–Hannover (17.00)
21. 7. Hannover (01 1100) (8.30)–Bremen (12.00)–Oldenburg–Osnabrück–Hannover (19.00)
22. 7. Hannover (01 1100) (10.00)–Celle (10.40)–Uelzen (12.00)–Hamburg-Altona (14.00)
28. 7. Hamburg Hbf (01 1100)–Lübeck–Plön–Kiel–Neumünster–Bad Oldesloe–Hamburg Hbf
29. 7. Hamburg-Altona (01 1100) (7.00)–Heide–Weserland–Rendsburg–Hamburg-Altona (21.00)
4. 8. Hamburg-Altona (01 1100)–Neumünster–Eckernförde–Schiff nach Sonderborg–Padborg–Rendsburg–Neumünster–Bad Oldesloe–Hamburg Hbf
11. 8. Essen (41 360)–Essen
11. 8. Hamburg Hbf (01 1100)–Lübeck–Plön–Kiel–Neumünster–Bad Oldesloe–Hamburg Hbf
12. 8. Hamburg-Altona (01 1100) (7.00)–Heide–Weserland–Rendsburg–Hamburg-Altona (21.00)
18. 8. Hamburg-Altona (01 1100) (8.45)–Hamburg Hbf–Soltau–Hannover (14.30)
19. 8. Hannover (01 1100) (8.20)–Bebra (12.20)–Fulda (14.20)–Gemünden–Würzburg–Nürnberg (17.00)
1. 9. Nürnberg (01 150 und 01 1100) (9.50)–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg–Falls–Bamberg (17.00)–Nürnberg
2. 9. Nürnberg (01 150) (9.50)–Neuenmarkt-Wirsberg und zurück
8. 9. Nürnberg (23 105) (8.30)–Amberg–Cham–Viechtach–Platting–Regensburg–Nürnberg (20.00)
15. 9. Düsseldorf (41 360)–Roermond–Weert–Neerpelt–Mol–Antwerpen–Hasselt–Aachen–Köln–Düsseldorf
15. 9. Karlsruhe (01 1066) (9.30)–Heilbronn (12.00)–Eberbach–Höchst (Odenw.)–Darmstadt –Mannheim-Friedrichsfeld–Karlsruhe (12.00)
16. 9. Karlsruhe (01 1066) (9.30)–Heidelberg–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Pirmasens Nord–Kaiserslautern–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Karlsruhe (19.30)
22. 9. Mit dem VT 08 quer durch die Lüneburger Heide
23. 9. Nürnberg (01 150) (9.50)–Bamberg (10.45)–Hof–Weiden–Nürnberg (19.00)
7. 10. Nürnberg (9.00)–Würzburg (11.00)–Schweinfurt–Bad Kissingen–Gemünden–Werrntalbahn–Bamberg–Nürnberg (19.00)
11. 11. Düsseldorf (VT 08) Flandersbach-Velbert–Heiligenhaus–Düsseldorf
16. 12. Düsseldorf (41 360)–Opladen–Köln–Betzdorf–Haiger–Herborn–Niederwalgern–Marburg–Erndtebrück–Kreuztal–Siegen–Köln–Neuss–Düsseldorf



Sonderfahrten mit DB-Dampflokomotiven finden schon seit Jahren regen Zuspruch. Nachdem die DB 1985 auf das Dampflokfahrverbot verzichtete, können diese Oldtimer über die NE-Bahnen (nicht bundeseigene Bahnen) hinaus auch auf DB-Gleisen rollen. Diese Aufnahme entstand am 14. Mai 1983 in Gütersloh Nord, einem Bahnhof der privaten Teuteburger Waldbahn (TWE)
Foto: K. Jördens, Gütersloh

Soweit bekannt, wurden die ungefähren Verkehrszeiten der Züge angegeben.
Die genauen Fahrpläne können etwa drei Wochen vor Abfahrt des jeweiligen Sonderzugs telefonisch in Nürnberg (0911) 2 19 23 53 erfragt werden.

W. Drescher, Jena

Dr. rer. oec. Ing. Dietmar Klubescheidt (DMV), Zeesen

Die Mariazellerbahn

Von allen Bundesländern der Republik Österreich besitzt Niederösterreich das ausgedehnteste Nebenbahnnetz. Es entstand vor allem auf der Grundlage des Gesetzes der Habsburger Doppelmonarchie vom 25. Mai 1880. Hierin wurden Zugeständnisse und Begünstigungen für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen festgelegt. Dazu erließ das Bundesland Niederösterreich am 28. Mai 1895 ein Landesgesetz, mit dem man ein Landeseisenbahnamt und einen Landeseisenbahnrat schuf. So entstanden in jenen Jahren Nebenstrecken sowohl unter Obhut des Bundeslandes als auch des Staates. Es gab Bahnen, die vom Bundesland gebaut, betrieben und verwaltet wurden, und Linien, die der Staat errichtet hatte und deren Betrieb er überwachte.

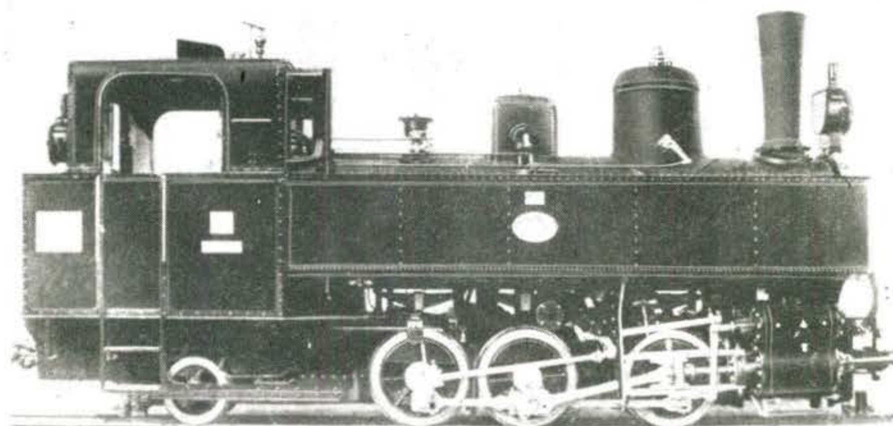
Zum Streckennetz der damaligen Niederösterreichischen Landesbahn (NÖLB) gehörte auch die in der Spurweite 760 mm gebaute Gebirgsstrecke zwischen St. Pölten, dem Verkehrsknotenpunkt an der sogenannten Westbahn zwischen Wien und Linz, und Mariazell, einem seit 1330 bekannten Wallfahrtsort in der Steiermark. Der Bau dieser schmalspurigen Alpenbahn begann 1896 und konnte in mehreren Etappen bis 1907 fertiggestellt werden. Die über Mariazell hinaus bis zum Ort Gußwerk führende Gesamtstrecke wurde am 15. Juli 1907 eröffnet (siehe Tabelle 1).

Der Bahnbau

Bereits 1871 plante der Rechtsanwalt Dr. Moritz v. Trebersdorf den Bau einer „Lokomotiveisenbahn" von Bruck an der Mur über Mariazell nach St. Pölten. Er erhielt die Erlaubnis für die technischen Vorarbeiten. Die Bahnlinie selbst aber kam nie zustande. 1894 beantragten die Gemeindeverwaltungen von Kirchberg an der Pielach und St. Pölten die Konzession zum Bau einer „Pielachtalbahn". Der Niederösterreichische Landtag genehmigte am 6. Februar 1895 diesen Antrag. Doch fast eineinhalb Jahre vergingen noch, bis der Bahnbau durch den ersten Spatenstich möglich wurde. Der damals stellvertretende Direktor der Niederösterreichischen Landeseisenbahnen, Ingenieur Josef Fogowitz, engagierte sich nun für dieses Bauvorhaben und unterstützte den kostengünstigeren Bau einer schmalspurigen Linie. Fogowitz wurde Bauleiter des gesamten Projekts der Pielachtalbahn, die dann zur Mariazellerbahn erweitert wurde. Seine vorzüglichen Pläne ermöglichten es, in dem schwierigen Gelände der Voralpen das Eisenbahnprojekt praktisch zu verwirklichen.

Der Bahnbau ging auch auf den Wunsch zurück, den inzwischen weltbekannten Wallfahrtsort Mariazell an das Schienennetz anzubinden. Bereits 1850 zählte man in Mariazell rund 100 000 Wallfahrer! Der Ort erhielt erst

1



1 Dampflokomotive des Typs Uh der Mariazellerbahn, heute ÖBB-Reihe 298.0

2



2 Streckenplan der Mariazellerbahn mit km- und Höhenangaben

Die Mariazellerbahn auf einen Blick

Gesamtlänge der Strecke bis 1988		92 km
stillgelegte Strecke ab 1988		7 km
Spurweite		760 mm
Stromsystem: Einphasenwechselstrom 6,5 kV		25 Hz
größte Steigung		25 ‰
durchschnittliche Steigung		21 ‰
Anzahl der Tunnel		21
Gesamtlänge der Tunnel	etwa	4 000 m
größter Tunnel: Gösingtunnel		2 368 m
höchster Punkt: Im Gösingtunnel		892 m über NN
höchste Brücke: Saugrabenviadukt	Länge	116 m
	Höhe	37 m
Brücke, groß und klein		155
kleinster Krümmungsradius		80 m
Regelbelastung zwischen Laubenbachmühle und Gösing		140 t
Anzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte		
bis Gußwerk		31
bis Mariazell		28
beschaffte Elektrolokomotiven bis 1914		16
vorhandene Elektrolokomotiven		15

1948 Stadtrecht und hat heute etwa 800 Einwohner.
Damals begann die Strecke vor dem Bahnhofsgebäude der seinerzeitigen k.u.k. Staatsbahn in St. Pölten im Straßenniveau. Bis zum damaligen Lokalbahnhof St. Pölten, dem heutigen Alpenbahnhof, mußte eine Steigung von 23,2 ‰ überwunden werden. Noch vor dem Lokalbahnhof befand sich die Kreuzung mit der regelspurigen Traisentalbahn, dem Schienenweg von St. Pölten bis Kernhof. Hier hatte die k.u.k. Staatsbahn „Vorfahrt"! Das Landeseisenbahnamt mußte folgende Regelung akzeptieren:
„Alle Schmalspurzüge müssen vor der Bahnkreuzung der k.u.k. Staatsbahn warten, bis diese freigegeben wird."
Heute befinden sich die Schmalspurgleise der Mariazellerbahn nicht mehr vor dem Bahnhofsgebäude. Sie liegen niveaugleich mit den Regelspurgleisen des Hauptbahnhofs an eigenen Bahnsteigen.
Der Betrieb auf der Pielachtalbahn zwischen St. Pölten und Kirchberg begann am 4. Juli 1898. Zum Einsatz gelangten Dampflokomotiven des Typs U (Unzmarkt). Sie hatten eine Dienstmasse von 28,1 t, besaßen einen Kohlevorrat von 1,3 t, einen Wasserkasteninhalt von 3 m³ und fuhren maximal 35 km/h.
Ingenieur Fogowitz trieb den Weiterbau des Schienenweges in Richtung Mariazell voran. Die finanziellen Schwierigkeiten konnte er meistern. Das Bundesland Steiermark beteiligte sich allerdings nur unter der Bedingung am Bahnbau, daß die Strecke über Mariazell bis Gußwerk verlängert wird, was auch geschehen ist.

Kunstbauten unumgänglich
Ab Laubenbachmühle nimmt die Trasse Gebirgsbahncharakter an. Die Steigung in das Voralpengebiet wird gleich nach Laubenbachmühle in doppelter Kehrschleife bezwungen. In der wild zerklüfteten Bergwelt existieren von Loich bis Mitterbach allein 19 Tunnel sowie 75 Brücken und Viadukte (Tabelle 2). Schon weit vor dem kleinen, 976 Meter hoch gelegenen Bergdorf Annaberg mit seiner seit 1327 bekannten Wallfahrtskirche, gleich hinter dem Gösingtunnel, wird das Wahrzeichen der Landschaft, der 1893 Meter hohe Ötscher, sichtbar. Der Bahnhof Mariazell befindet sich im Dorf St. Sebastian, das sich unmittelbar an das an einem Berghang liegende Mariazell anschließt.
Geplant war ferner der Weiterbau der Mariazellerbahn über den Ort Gußwerk hinaus nach Au-Seewiesen. Das Vorhaben aber blieb infolge des ersten Weltkriegs unausgeführt.

Zunächst Dampflokomotiven
Die großen Steigungen hinter Laubenbachmühle verlangten bald eine stärkere Lokomotive. Sie sollte einen 120 t schweren Zug mit mindestens 30 km/h fördern können. Es kam der Typ Mh (Mariazell, Heißdampf) mit vier Kuppelachsen, einer Gesamtmasse von 45 t, einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, einem Kohlevorrat von 1,9 t, einem Wasserkasteninhalt von 5 m³ und einem Kesseldruck von 13 at zum Einsatz. Bei Probefahrten erreichten diese von Krauss in Linz konstruierten Lokomotiven sogar eine Geschwindigkeit von 55 km/h. Diese Maschinen laufen noch heute bei den ÖBB als 399.01 bis 399.06.
Entgegen den Voraussagen setzte auf der Mariazellerbahn ein starker Reisezug- und Güterverkehr ein. Bereits 1909 wurden 150 000 t Güter transportiert. Dazu gehörten Holz, Zement aus Tradigist und Erze. Ein Jahr nach Betriebsbeginn war der Zustrom an Reisenden so stark, daß die Züge überfüllt waren und oft die Fahrgäste zurückgewiesen werden mußten! Nicht allein Wallfahrer, sondern auch Ausflügler benutzten den neuen Schienenweg ins Gebirge, der einen einzigartigen Zuspruch erfuhr. Eine Werbung für die neue Strecke wurde untersagt! 1912 beispielsweise beförderte die Bahn in 12 Stunden 10 000 Reisende mit 25 Zügen. Reisezüge mit 15 zweiachsigen Personenwagen waren keine Seltenheit. Diese Zweiachser mußten wegen der scharfen Krümmungen mit Lenkachsen ausgerüstet werden. Hierbei verwendete man die sogenannte Bauart „98", bei der die Blattfedern innerhalb der Achshalter angeordnet sind. Die Farbgebung der Wagen war für Reisezug-, Gepäck- und Postwagen grün, für Güterwagen grau. Der anhaltende Zustrom der Fahrgäste führte 1908 zur Beschaffung größerer, vierachsiger Wagen. Zwischen St. Pölten und Mariazell benötigte seinerzeit ein Personenzug etwa viereinhalb Stunden. Bereits damals fuhren Schnellzüge, die von St. Pölten bis Mariazell knapp drei Stunden unterwegs waren. Alle Reisezüge hatten 1.-, 2.- und 3.-Klasse-Wagen. Heute verkehren Fahrzeuge der 1. und 2. Klasse. Die Mariazellerbahn, ursprünglich „Niederösterreichisch-steirische Alpenbahn" genannt, ist gegenwärtig die einzige Schmalspurlinie Österreichs, die die 1. Wagenklasse anbietet.
Die dichte Zugfolge und mangelnde Sicherungsanlagen führten 1908 zu zwei Zugzusammenstößen. Der erste ereignete sich am 15. Juli 1908 zwischen

Tabelle 1
Bau- und Eröffnungsdaten der Mariazellerbahn

Streckenabschnitt	Länge km	Konzessions-erteilung	Eröffnung
St. Pölten–Kirchberg a. d. P.	31,316	11. 7. 1896	4. 7. 1898
Kirchberg a. d. P.–Laubenbachmühle	17,105	15. 10. 1904	6. 8. 1905
Laubenbachmühle–Mariazell	35,914	15. 10. 1904	17. 12. 1906
Mariazell–Gußwerk	7,130	15. 10 1904	15. 7. 1907
Gesamtlänge	91,465		

3


4


Tabelle 2
Tunnel, Brücken und Viadukte der Mariazellerbahn (Fahrtrichtung St. Pölten – Gußwerk)

Name des Tunnels, Viaduktes bzw. der Brücke	Länge m	Lage bei Bahn-km
Kleiner Eisbergtunnel	138	0,5
Großer Eisbergtunnel	271	0,7
Weißenburgtunnel	100	38,9
Schönautunnel (auch Schwarzenbachtunnel)	62	39,7
Natterstunnel	30	40,0
Kerlsteintunnel	93	51,4
Steinbachtunnel	49	51,7
Meierlbergtunnel	88	54,5
Stettenriegeltunnel	43	55,3
Beinriegeltunnel	121	63,5
Florkogeltunnel	75	63,7
Gösingtunnel	2368	Tunnelende bei 66,7
Ameiskogeltunnel	39	68,4
Großer Klausgrabentunnel	97	70,1
Kleiner Klausgrabentunnel	35	70,3
Reitmauertunnel	58	70,5
Raingrabentunnel	269	74,3
Kienbachtunnel	375	75,3
Kleiner Zinkentunnel	55	76,7
Großer Zinkentunnel	68	76,8
Erlaufklaustunnel	108	77,0
Matzendorfer Brücke	31	7,7
Nattersbachbrücke	20	46,6
Buchgrabenviadukt	32	52,3
Meierlberggrabenviadukt	34	52,5
Weißwasserviadukt	36	52,8
Eierzeilgrabenviadukt	34	58,4
Sturzgrabenviadukt	40	58,6
Heugrabenviadukt	24	62,0
Gösinggrabenviadukt	84	68,3
Klausgrabenviadukt	116	70,1
Saugrabenviadukt	116	70,7
Raingrabenbrücke	40	74,7
Lassingkienbachbrücke	40	75,1
Erlaufkienbachbrücke	15	76,0
Kienbach-Klausbrücke	15	76,1
Kuhgrabenviadukt	68	77,5
Eselgrabenbrücke	20	78,5

Wienerbruck und Erlaufklause. Der bergwärts fahrende Personenzug Nr. 5 erhielt in Wienerbruck Abfahrerlaubnis, obwohl in Gegenrichtung aus Erlaufklause bereits ein Güterzug mit einem Personenwagen unterwegs war. Die unübersichtliche Streckenführung verhinderte ein rechtzeitiges Erkennen der Gefahr durch die Lokomotivpersonale. Bei Kilometer 74,6 stießen beide Züge trotz Schnellbremsungen zusammen, wobei sechs Reisende schwer und acht leicht verletzt wurden. An beiden Lokomotiven trat nur ein geringer Schaden ein; der im Güterzug mitlaufende Personenwagen war jedoch total zerstört, und zwei Güterwagen waren schwer beschädigt worden. Am 29. Oktober 1908, etwa neun Monate vor der Fertigstellung neuer Sicherungsanlagen, stießen zwischen St. Pölten Lokalbahnhof (heute St. Pölten Alpenbahnhof) und St. Pölten Staatsbahnhof einer der drei vorhandenen Dampftriebwagen und ein Leerzug bei km 0,6 zusammen. Hierbei wurden mehrere Reisende verletzt und ein Eisenbahner getötet.

Die drei Dampftriebwagen versahen nur wenige Jahre Dienst auf der Mariazellerbahn. Ab 1908 dienten sie vorwiegend zur Beförderung von Bauzügen bei den Elektrifizierungsarbeiten. Sie wurden schließlich 1916 an die Oderberger Dampf-Trambahn verkauft.
Natürlich war und ist noch heute der Schnee im Winter oft betriebsbeeinträchtigend. So blieb am 17. Dezember 1906, also noch vor der offiziellen Eröffnung der Strecke, ein Güterzug nach Mariazell in Winterbach „wegen Schneefall und Freimachen der Strecke" liegen und konnte erst zwei Tage später die Fahrt fortsetzen.

3 St. Pölten Lokalbahnhof (heute Alpenbahnhof) im Jahre 1905 mit der Stütztenderlokomotive 50, heute ÖBB-Reihe 399.0

4 Den Dampftriebwagen waren auf der Mariazellerbahn nur eine relativ kurze Einsatzzeit beschieden. Die Fahrzeuge der Bauart 1'Bn2t mit Heusingersteuerung hatten eine LüP von 15 420 mm, eine Dienstmasse von 26,95 t, leisteten 100 PS und brachten es auf 40 km/h.

5 Die Elloks von damals sind noch heute in Betrieb, allerdings mit einem neuen „Haus" als Rekofahrzeuge. Hier die Lokomotive 1099.08 auf dem Saugrabenviadukt.

5



Der Kaiser als Fahrgast

Auf dieser einzigartigen Gebirgsbahn in die Voralpen fuhr auch der damalige Kaiser Franz Joseph I. am 24. September 1910, für den sogar ein luxuriöser Hofzug mit Salonwagen bereitstand. In den 30er Jahren verkehrten sogar Aussichtswagen als besondere Attraktion auf dieser Linie. Es ist auch heute noch ein großes Erlebnis, wenn man mit der Mariazellerbahn, aus dem Flachland kommend, in diese Bergwelt fährt. Besonders hinter Laubenbachmühle wird es interessant. Nach Verlassen des 2368 m langen Gösingtunnels, dem sechstlängsten Österreichs, in dessen Mitte sich der höchste Punkt der Strecke mit 891,60 m über dem Meeresspiegel befindet, öffnet sich eine herrliche Aussicht in die Gebirgswelt. Das Ötschermassiv fesselt den Blick, daneben die 1623 m hohe Gemeindealpe, tief unten der Lauf des Erlaufflusses.

Die Elektrifizierung

Das steigende Transportaufkommen konnte auf die Dauer nicht mehr mit Dampflokomotiven bewältigt werden. Der Nachfolger des überraschend 1906 zurückgetretenen Bauleiters Ingenieur Fogowitz, der Wiener Ingenieur Eduard Engelmann, betrieb die Elektrifizierung der Linie, die bereits 1911 abgeschlossen werden konnte. Es war die erste elektrisch betriebene Eisenbahnstrecke Österreichs, Den Fahrstrom, 6,5 kV/25 Hz Einphasenwechselstrom, liefert das 1909 errichtete Wasserkraftwerk Wienerbruck, das jedoch nicht nur die Eisenbahn versorgt. Dazu wurden die Stauweiher in Wienerbruck (300 000 m³ Wassermenge) und Erlaufklause (2 Mill. m³ Wassermenge) sowie Druckstollen mit einer Länge von 1,4 bzw. 2,2 km gebaut. In Gösing und Rabenstein sind Unterwerke installiert, die mit einer 27-kV-Übertragungsleitung vom Kraftwerk gespeist werden.
Siemens-Schuckert und Krauss in Linz lieferten insgesamt 16 Maschinen, die bis auf eine 1981 verunglückte Lokomotive bis heute auf dieser Strecke verkehren. Sie wurden 1959 umgerüstet. Getriebe und Rahmen blieben fast unverändert. Neugestaltet sind Lokomotivkasten mit den Führerständen, Dachaufbauten u. a. Die Lokomotiven tragen jetzt die Baureihenbezeichnung 1099 der ÖBB, und ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 55 km/h.

Trotz Teilstillegung gesicherte Perspektive

Gegenwärtig verkehren neben Personenzügen täglich drei Eilzugpaare, die die Namen „Mariazeller", „Ötscherland" und „Bürgeralpe" (benannt nach dem 1267 m hohen Berg unmittelbar neben Mariazell) tragen. Während die Personenzüge zwischen St. Pölten und Mariazell 164 Minuten benötigen, erreichen die Eilzüge eine Fahrtdauer von 149 Minuten. Insgesamt fahren täglich

auf diesem Schienenweg neben den Güterzügen 28 Reisezüge in beiden Richtungen. Seit dem 29. Mai 1988 ist der 7 km lange Streckenabschnitt Mariazell–Gußwerk stillgelegt. Die Reise von St. Pölten bis Gußwerk dauerte 182 Minuten. In den letzten Jahren hatte sich auf diesem Streckenteil der Reise- und Güterverkehr verringert. Die meisten Fahrgäste benutzen die Bahn nur zwischen St. Pölten und Mariazell. Das Erzaufkommen aus den Gruben bei Gußwerk ist erschöpft, der größte Teil der Frachten, vor allem der holzverarbeitenden Industrie aus den Orten Gußwerk, Sigmundsberg und Rasing, wird mit Lastkraftwagen transportiert. So sah sich die Generaldirektion der ÖBB nach gründlicher Überprüfung der Wirtschaftlichkeit gezwungen, den Betrieb

ins Alpenvorland in die roten Zahlen, was im Juli 1921 für einige Tage zur Stilllegung der gesamten Strecke führte. Bald darauf, 1922, übernahmen die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ), nach 1945 Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), die Mariazellerbahn vom Bundesland Niederösterreich. Im zweiten Weltkrieg wurde der Schienenweg durch Bomben zerstört. Alle Viadukte waren für die Sprengung vorbereitet, doch dazu kam es nicht mehr.
In den 50er Jahren erneuerte man sowohl den Reisezugwagen- als auch den Güterwagenbestand und modernisierte die Gleis- und Signalanlagen. Nun ist die Strecke überwiegend mit Lichttagessignalen ausgestattet. Die Weichen auf den Bahnhöfen werden für den Rangierverkehr jedoch ortsbedingt. Der Reise-

6 1935 entstand diese Aufnahme in St. Pölten von der seit 1911 zum täglichen Bild gehörenden E-Traktion auf der Mariazellerbahn.

7 Ein bergwärts fahrender Personenzug der Mariazeller Bahn. Die noch vorhandenen 15 Co'Co'-Elloks der BR 1099 wurden 1911 gebaut, 1959 rekonstruiert, haben eine LüP von 11 020 mm, zwei Fahrmotoren, eine Stundenleistung von 420 kW, eine Masse von 50 t und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h.

8 Ebenfalls rekonstruiert wurden die Reisezugwagen. Aber auch sie sollen in den 90er Jahren – zumindest teilweise – durch Neubaufahrzeuge ersetzt werden.

9 Seit 1988 ruhen auf dem Bahnhof Gußwerk Reise- und Güterverkehr. Die Aufnahme entstand im Sommer 1989.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung Technisches Museum Wien (2 und 4); Archiv ÖBB, St. Pölten Alpenbahnhof (3); Sammlung Verfasser (5); Lichtbildstelle der ÖBB (6 und 7); Verfasser (8 und 9)

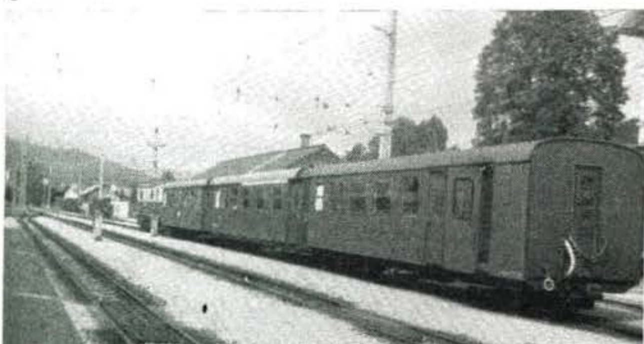
6



7



8



9



zwischen Mariazell und Gußwerk, dem letzten Teil der Gesamtstrecke, einzustellen.

Heute Rollwagenverkehr
1909 begann ab St. Pölten auch der Rollbockverkehr, seit Mai 1987 Rollwagenverkehr, der wesentlich zur Steigerung des Frachtaufkommens beitrug. Diese Beförderung von Regelspurgüterwagen auf der Schmalspurtrasse ist aber nur bis Loich möglich, da das Tunnelprofil auf der weiteren Bergstrecke zu klein ist.
Die beiden Weltkriege und ihre Nachwehen gingen auch an der Mariazellerbahn nicht spurlos vorüber. Während des ersten Weltkriegs wurden 90 Wagen von der Bahn abgezogen und der Fahrdraht zwischen Mariazell und Gußwerk abgebaut. Er konnte erst 1920 wieder neu verlegt werden. Aber in jenem Nachkriegsjahr geriet die Verbindung

zugwagenpark ist zwar in den Abmessungen einheitlich, in der Farbgebung aber unterschiedlich. Personenzüge werden mit Wagen in brauner Farbe, Eilzüge mit Wagen in Elfenbeinrot gefahren. Die Güterwagen sind fast ausnahmslos vierachsig. Es handelt sich vorwiegend um offene und gedeckte Fahrzeuge, aber auch Rungenwagen sind vorhanden. Alle Fahrzeuge sind in St. Pölten Alpenbahnhof beheimatet, wo sich auch das Lokomotivdepot und eine Werkstatt befinden.

Jährlich eine Million Fahrgäste
Die Mariazellerbahn, wichtigste Schmalspurlinie in Österreich, soll auch in Zukunft dem wachsenden Reiseverkehr gerecht werden. Ab 1992 plant man den Einsatz neuer Fahrzeuge, darunter Schwertriebwagen. Obwohl im zunehmenden Maße Touristen mit Omnibussen nach Mariazell gebracht werden, hat dies der Eisenbahn kaum Nachteile gebracht. Denn mehr und mehr wird es schwerer, im Wallfahrtsort Mariazell mit seinen engen Straßen Parkplätze zu finden. Außerdem gibt es auf der Mariazellerbahn auch einen beachtlichen Berufs- und Schülerverkehr.
Und für die Modelleisenbahner von besonderem Interesse: Es gibt alle Fahrzeuge der Mariazellerbahn in der Nenngröße $H0_e$, hergestellt von ROCO in Salzburg.

Quellenangaben

(1) Holzinger, R.: Die Niederösterreichischen Landesbahnen, Zeitschrift „Eisenbahn", Wien 12/1968
(2) –: Kleine Geschichte und Geographie der Mariazeller Bahn, Prospekt ROCO-Modellspielwaren, Salzburg 1987
(3) Horn, A., Wien: Persönliche Mitteilungen 1988
(4) Schuster, R., Proksch, G., Dürnecker, E.: Die Mariazellerbahn, St. Pölten, April 1982
(5) –: Schmalspurig durch Österreich, Verlag Slezak, Wien

AB und TB

Appenzell und Trogen sind zwei bekannte Erholungsorte in der Ostschweiz. Sie werden schon viele Jahrzehnte durch zwei meterspurige Eisenbahnen erschlossen. Elektrisch betriebene Schmalspurbahnen, modern ausgerüstet und sinnvoll in das Verkehrssystem der Fläche integriert, stehen in den Schweizer Landen hoch im Kurs. Erst vor einem halben Jahr, am 30. September 1989, feierte die zu den Appenzeller Bahnen (AB) gehörende Gaiserbahn ihr 100jähriges Bestehen. Die teilweise mit Zahnstangen betriebene Schmalspurbahn verbindet ebenso wie die Trogenerbahn (TB) die rund 80 000 Einwohner zählende Stadt St. Gallen mit dem Hinterland. Die AB halten auch einen historischen Fahrzeugpark vor, der zu besonderen Anlässen öffentlich gezeigt wird. AB und TB haben eine gesicherte Zukunft und gehören zum Verkehrskonzept 2000 der Schweiz.

1



2



3



1 Anläßlich des MOROP-Kongresses wurden am 6. September 1989 in Herisau, dem Verwaltungssitz der AB, einige Altbaufahrzeuge vorgestellt. Auf dem Foto Triebwagen 43.

2 Heute noch als Schlepptriebwagen für den Rollbockverkehr genutzt: Triebwagen 2 der SGA (St. Gallen–Gais–Appenzell); 1931 wurde die Bahn elektrifiziert und unter anderem dieser Triebwagen beschafft.

3 Ebenfalls aus der Anfangszeit des elektrischen Betriebs stammt dieses Fahrzeug der Bauart BCFm 2/4 mit der Nr. 56.

4 Seit 1903 gibt es die Trogenerbahn. Sie wurde inzwischen ebenfalls modernisiert, wird mit zeitgemäßen Triebwagen befahren und dient auch dem Güterverkehr. Im Stadtgebiet von St. Gallen fahren TB und Obusse teilweise durch einige Straßen gemeinsam.

Fotos: R. Steinicke, Dresden

4





Museumslok 99 162
in Wernigerode 1986
Foto: B. Sprang

Gerhard Zeitz (DMV), Berlin

Das Bahnbetriebswerk Berlin-Rummelsburg

Ein Rückblick

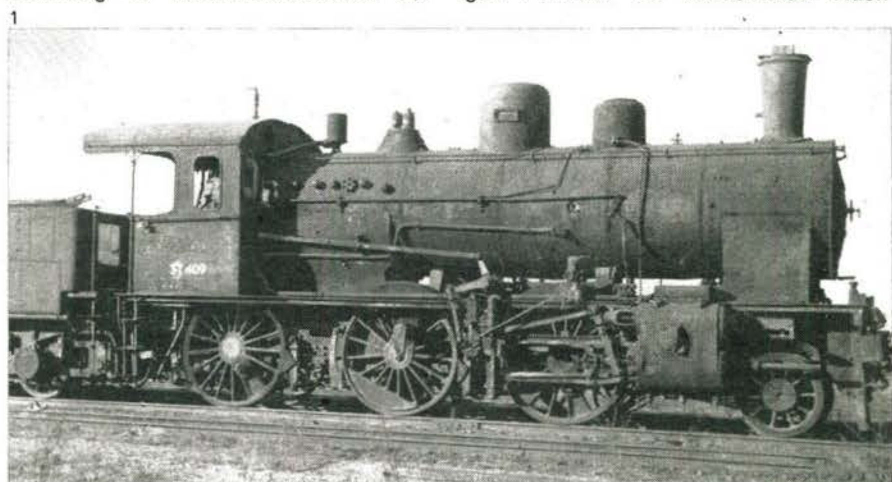
2. Teil

Ab Januar 1957 wurden alle Lokomotiven der Baureihe 52 einschließlich Personal nach Pankow und Schöneweide umbeheimatet. Dadurch war das Bahnbetriebswerk Rummelsburg ausschließlich für die Rangierleistungen zuständig. Seine Eigenständigkeit blieb mit den angestammten Lokomotiven der Baureihen 93^0 und 93^{5-12} nur noch ganze zwölf Monate erhalten. Bescheidene Güterzugleistungen im Bereich der Rbd Berlin gab es im Mai 1958 mit zwei Dispo-Lokomotiven. Dies allerdings geschah schon unter Regie des übergeordneten Bahnbetriebswerks Berlin Ostbahnhof.

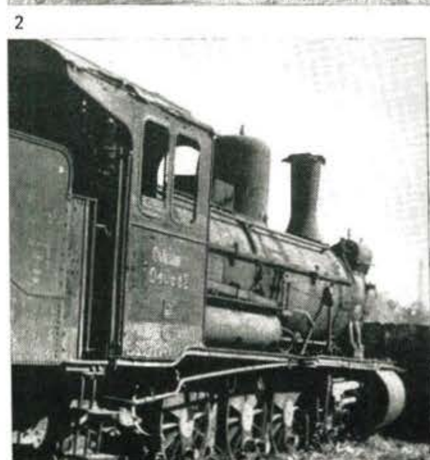
Der Betriebsmaschinendienst

Der Lokomotivbestand setzte sich zunächst nur aus Schlepptenderlokomotiven der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (NME) zusammen. Es waren überwiegend Dreikuppler, deren Tender teilweise noch die Kirchwegersche Abdampfkondensation zur Speisewasservorwärmung aufwiesen. Nach der energischen Verstaatlichungswelle Preußens blieben die vorhandenen Betriebsmittel auf Jahre hinaus in ihren angestammten Bahnbetriebswerken. Auf Dauer jedoch ein unhaltbarer Zustand. Zunächst trennte man sie nach Reise- und Güterzuglokomotiven. Dennoch blieb der Fahrpark weiterhin bunt gewürfelt, vielfach gab es nur Einzelexemplare. Jede Bahngesellschaft, so auch die NME, ließ ihre Lokomotiven aus Konkurrenz- oder Kostengründen nach eigenem Ermessen bauen.
Da untereinander ein Austausch absolut unmöglich war, konnte der größte Teil dieser Maschinen auch nicht in die Normalien der Königlich-Preußischen Staats-Eisenbahn eingeordnet werden.
Die ersten „genormten" Lokomotiven tauchten im Bahnbetriebswerk Rummelsburg um 1885 auf. Dazu gehörten die G2 (B1n2) und G3 (Cn2) sowie vier dreifachgekuppelte Tenderlokomotiven – eine Entwicklung der NME und Vorläuferin der T 7. Danach begann für Rummelsburg die große Zeit der Tenderlokomotiven.
Waren es anfänglich nur die Gattungen T 3 und T 7, folgten ab 1893 in großer Stückzahl C1'n2t- und 1'Cn2t-Maschinen, die ab 1906 die Gattungsbezeichnungen $T\,9^1$ und $T\,9^2$ erhielten. Die Königliche Eisenbahn-Direktion Berlin ist als ausgesprochene Tenderlok-Direktion bekannt.
Im Dezember 1906 waren in Berlin exakt 605 Maschinen der Gattungen T 3 bis T 12 vorhanden, das entsprach 92 % des Gesamtbestandes; die restlichen 8 % an Schlepptendermaschinen (nur 50 Stück) verteilten sich auf die Bahnbetriebswerke Wustermark, Schöneweide, Pankow und Grunewald.
Zu diesem Zeitpunkt waren in Rummelsburg 41 Tenderlokomotiven der Gattungen T 3, T 7 und T 9 und einige C-Kuppler vorhanden, die nach 1906 zwar noch in die entsprechenden Gattungen eingeordnet, aber bis 1910 ausgemustert wurden. Dieser Bestand reichte aus, um den gesamten Rangierdienst und die Zugförderungsaufgaben im Nahbereich zu bewältigen. Anfänglich verwendete man für den Streckendienst wegen ihres größeren Kuppelraddurchmessers gerne die T 7. Sie war es auch, die die Viehzüge zu den Schlachthöfen an der Landsberger Allee und die Kohlezüge zum Gaswerk Danziger Straße (heute Dimitroffstraße) am alten Güterbahnhof Weißensee zogen.
Der etwas später hinzugekommenen Bedienung des Markthallenanschlusses am Alexanderplatz über die Gleise der Stadtbahn war Lokomotiven der Gattungen T 3 oder $T\,9^1$ vorbehalten. Nach 1908 gelangte auch die $T\,9^3$ (DR 91^{3-18}) für die Südringstrecke über Rixdorf und Tempelhof nach Halensee zum Einsatz, die wiederum 1911 von der T 13 (DR 92^5) abgelöst wurde.
Wie bereits erwähnt, erhielt Rummelsburg bald nach dem ersten Weltkrieg und 40jähriger Pause wieder Schlepptenderlokomotiven, ohne jedoch den Anteil der T 14/93^0 zu schmälern. Während der Weltwirtschaftskrise, die sich auch auf das Transportwesen auswirkte, begann eine viele Lokomotiven betreffende Ausmusterungswelle, die selbst neuere Bauarten einschloß.
Allein von der Baureihe 55^{25-56} wurden bis 1932 insgesamt 789 Maschinen verschrottet. Auch der Rummelsburger Bestand verschwand völlig.

1



2



3



1 Eine Lokomotive der ehemaligen österreichischen Reihe 328, Bauart 1'Ch2, ab 1918 bei den PKP als Oi 101-12 in Betrieb und 1941 in 37 409 umgezeichnet. Die Aufnahme zeigt das Fahrzeug als Schadlok im Bahnbetriebswerk Rummelsburg.
2 Im Juni 1949 stand diese ausgemusterte frühere Güterzuglokomotive, ex pr. $G\,7^2$, ebenfalls im Bahnbetriebswerk Rummelsburg.
3 Ein Blick auf die legendäre 61 002, hier im Juni 1951 auf dem Gelände des damaligen Bahnbetriebswerks Lichtenberg. Wenig später wurde die Maschine im Bahnbetriebswerk Rummelsburg stationiert.

Nur die Baureihe 57^{10} (G 10) hielt sich noch bis 1936 und wurde dann von anderen Direktionsbezirken übernommen. Im gleichen Jahr tauchte die G 8^1, diesmal mit Laufachse und als BR 56^2 bezeichnet, auf. Die Umbauten führte bei vier Lokomotiven das RAW Schneidemühl (heute Piła/Polen) aus, bei zwei 56er das RAW Schwerte.
Einheitslokomotiven hielten erstmals, wenngleich nur für kurze Zeit, zu Beginn des zweiten Weltkriegs mit den Lokomotiven 50 2220 und 50 2221 in Rummelsburg Einzug. Es folgten bald darauf die allgegenwärtigen 52er. Zwar nur wenige, aber trotzdem mußte man sich an den Anblick der „nackten Sperlinge" (Jargon alter Lokführer) erst gewöhnen. Zur Jahreswende 1943/44 kamen viele Fremdlokomotiven hinzu. Es waren größtenteils französische und belgische Tendermaschinen preußischer Herkunft, unter ihnen als häufigste Vertreterinnen die Reihen 130 TC und 97, ehemals Gattungen T 12 und T 14. Mehrere 040 D der Französischen Nordbahn (ex G 8^1) waren als Schadlok hinterstellt; einige hatten gemäß der SNCF-Norm noch Linkssteuerung. Der Gedanke, sie als Ersatzteilspender zu nutzen, blieb unerfüllbar; fast sämtliche Armaturen entsprachen nicht den Normen. Bald nach Ende des zweiten Weltkriegs war auch Rummelsburg Heimstatt unzähliger Lokgattungen. Diese Dienststelle genoß schon fast den Ruf eines Raritätenkabinetts. Vertreten waren bis 1949 die Baureihen 01, 23^{alt}, 42, 44, 45, 52, 55^7, 64, 74, 92 und 93.
Um 1951 kamen noch die Schnellfahrlokomotive 61 002 und die 80 024, letztere vom BW Seddin, hinzu.
Dominierend bis 1948 war die Reihe 52 als Kolonnenlok mit 27 Maschinen, einschließlich Mannschaftswagen. Von der Dreizylinderbauart gehörten die Lokomotiven 44 111, 44 408 und die 45 024 zum Bestand. Letztere erhielt später einen La Mont-Kessel (42 bar) und die Bezeichnung H 45 024. Ihr war jedoch kein Erfolg beschieden.
Diese Maschinen unterstanden nicht der SMAD, sondern dem zivilen Bereich und fuhren in einem gemeinsamen Dienstplan. Die tägliche Laufleistung hielt sich in Grenzen: Ein Nahgüterzugpaar nach Fürstenwalde und zurück oder im Stadtgebiet nach Tempelhof bzw. Pankow Verschiebebahnhof. Aufgrund des desolaten Oberbauzustands konnten diese schweren Maschinen nicht freizügig verwendet werden. Hinzu kam, daß die 45er mit zwei Heizern besetzt wurde. Ein geflügelter Ausspruch aus dieser Zeit, „... man konnte die Kohle förmlich mit der Schubkarre in die Feuerbuchse befördern!", war ein beredtes Zeugnis jener schweren Jahre. Der größte Bestand war Mitte 1952 mit 78 Betriebslokomotiven erreicht, übrigens ohne die Baureihen 17^{10} und 23, die bereits ein Jahr zuvor abgegeben worden waren.

Die derart hohe Anzahl mag aus heutiger Sicht Erstaunen hervorrufen. Aber das Bahnbetriebswerk Rummelsburg verfügte über ein halbwegs intaktes Werkstättenwesen, wodurch eine Voraussetzung zur Unterhaltung dieser vielen Lokomotiven vorhanden war (Tabelle 6).
Ab Ende 1952 war eine stetige Abnahme feststellbar. Zuerst verschwand die Baureihe 64, nach und nach auch die gute ehemalige Gattung T 12 (74^{4-12}), die ausschließlich zum Bw Berlin Ostbahnhof gelangte.
Ab 1955 waren schließlich nur zwei Gattungen beheimatet, die Baureihen 52 und 93

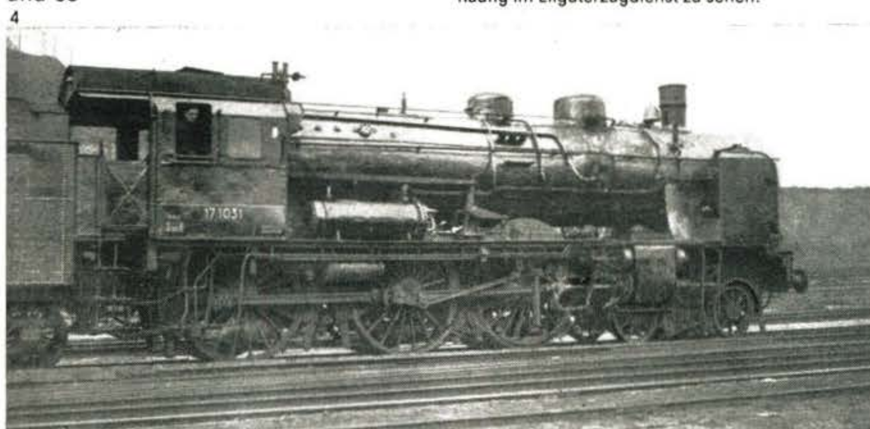
4 Nur zwei Jahre prägte die 17 1031 das Betriebsgeschehen in Rummelsburg mit. Dieses Foto entstand im März 1951.

5 Lokomotive 03 028 zwischen Drehscheibe und Schuppen 2 des Bahnbetriebswerks Rummelsburg im September 1953. Schuppen 2 wurde 1960 abgetragen.

6 Die 23 002 kurz nach ihrer Versetzung zum Bahnbetriebswerk Berlin Schlesischer Bahnhof im Oktober 1950

7 Die Rummelsburger G 8^1 (mit Laufachse) waren häufig im Eilgüterzugdienst zu sehen.

4



5



6



7



Tabelle 1 Lokbestand 1885

Bahn-Nr. bei NME	Herstellerangaben		KPEV-Nr. ab 1883	ab 1906	Bemerkung
365	Wöhlert,	1873/...	Berlin 1709	–	
465	Hartmann,	1874/823	Berlin 1725	–	
478	Sigl, Wien,	1874/...	Berlin 1718	–	
481	Sigl, Wien,	1874/...	Berlin 1721	–	
651	Hohenzollern,	1881/165	Berlin 1521	T 4 Berlin 6502	1Bn2
681	Schichau,	1881/284	Berlin 1551	T 2 Stettin 6048	1Bn2 +1911
860	Schichau,	1882/293	Berlin 1590	T 2 Berlin 6064	+1912
–	Union,	1885/299	Berlin 1745*)	T 7 Breslau 6825	

*) ab 1902 Breslau 1756"

Tabelle 2 Lokbestand 1892

Alte Betr.-Nr. vor 1906	Herstellerangaben	KPEV-Nr. ab 1906	Bemerkung
Berlin 1781	Schwartzkopff, 1888/1587	T 3 Breslau 6141	1912 Abgabe an KED Breslau
Berlin 1783	Schwartzkopff, 1888/1590	T 3 Breslau 6143	
Berlin 1754	Union, 1885/297	T 7 Breslau 6828	
Berlin 1755	Union, 1885/298	Breslau 6824	DR: 89 7806 +11. Aug. 1926
Berlin 1756	Union, 1885/299	Breslau 6825	DR: 89 7807 +1927
Berlin 1757	Union, 1885/300	Breslau 6826	
Berlin 1758	Union, 1885/301	Breslau 6827	

Tabelle 3 Lokbestand 1917

T 3 Berlin 6148
T 3 Berlin 6152 (1922 zum Bw Bln Schles. Gbf)
T 7 Berlin 6815, ex Altona 1701, ex Berlin 1745", 1907 von der Betriebswerkstätte Lehrter Bf. übern., +1918
T 13 Münster 7905, Berlin 7920, 7922, 7939, 7940 und 7941
T 14 Berlin 8507, 8508[1] 8546, 8547, 8548, 8551, 8552, 8567, 8568, 8569, 8570, 8596, 8597, 8598, 8599, 8626, 8627[2] und 8628

[1] Reparationsleistung 1918 an die belgische Eisenbahn, dort Nr. 9708
[2] Abgabe an ED Breslau, Bw Glogau (1921) (heute Glógow/Polen)

Tabelle 4 Lokbestand 1928

54 004[1], 54 005[1] und 54 641 (ex $G5^1/G5^3$)
55 3118[2], 55 4743, 55 5316 und 55 5464
57 1393[3], 57 1701[4], 57 2285[5], 57 2286[5], 57 2287[5], 57 2288[5], 57 2289[5], 57 2290[5], 57 2291[5] und 57 2292[5]
92 522, 92 619, 92 621, 92 694, 92 695 und 92 696
93 007, 93 038, 93 039, 93 040, 93 043, 93 044, 93 068, 93 069, 93 070, 93 071, 93 108, 93 131, 93 132, 93 133, 93 134, 93 253, 93 255, 93 256, 93 307 und 93 399

[1] 1926 vom Bw Bln. Schles. Gbf, [2] + 1931, [3] 1921 vom Bw Nordhausen, [4] 1921 vom Bw Königsberg, [5] 1921 fabrikneu von Borsig

Tabelle 5 Lokbestand August 1937

56 258, 56 275, 56 344, 56 347, 56 359 und 56 422
92 522, 92 587, 92 607, 92 621, 92 695 sowie vier weitere vom Bw Karlshorst, deren Loknummern nicht bekannt sind
93 038, 93 039, 93 040, 93 069, 93 089, 93 108[1], 93 131, 93 134
93 164, 93 253, 93 306, 93 360, 93 336, 93 393, 93 396 und 93 399

[1] 93 108 gelangte 1940 zur RBD Breslau und ab Juli 1945 in den Bestand der PKP als TKt1–5 des Bw Glógow

Tabelle 6 Lokbestände 1949–1952

Lokomotive	Verbleib	Bemerkung
01 152	Erfurt P	ehemals sowjet. Kol. 42
03 001	Ostbahnhof	
03 002	Ostbahnhof	
03 021	Ostbahnhof	
03 028	Ostbahnhof	
03 042	Ostbahnhof	
03 096	Ostbahnhof	
03 105	Ostbahnhof	
03 157	Ostbahnhof	
03 228	Ostbahnhof	
03 297	Ostbahnhof	
17 1031	Cottbus	+ 24. 3. 1961
17 1101	Ostbahnhof	+ 29. 12. 1958
17 1106	Ostbahnhof	+ 20. 6. 1957
17 1198	Ostbahnhof – 1954 Cottbus	+ 13. 10. 1962
23 001	Ostbahnhof	später VES-M Halle
23 002	Ostbahnhof	später VES-M Halle
52 234	Eberswalde	
52 275	Frankfurt (O.) Vbf	
52 360	Schöneweide	
52 1154	Schöneweide	
52 1275	Pankow	
52 1440	Schöneweide	
52 1505"	Pankow	ex 52 4505
52 1521		
52 1572	Merseburg	sp. 52 8018
521617	Zittau	sp. 52 8036
52 2270	Brandenburg	
52 2483	Schöneweide	
52 2545	Neustrelitz	
52 2560	Frankfurt (O.) Vbf.	sp. 52 8007
52 2636	Schöneweide	
52 2850	Pankow	
52 3230	Wustermark	
52 3603	Pankow	
52 3630	Schöneweide	
52 3705	Wustermark	
52 3722	Stendal	52 8184
52 4924	Schöneweide	
52 5260	Schöneweide	52 8101
52 5658	am 29. Juni 1958 nach Bulgarien	als Reihe 15
52 5659	Frankfurt (O.) Vbf	52 8079
52 5763	Pankow	
52 6227	Frankfurt (O.) Vbf	
52 6666	Jüterbog	Jetzt Traditionslok der Rbd Bln
52 6712	Schöneweide	
56 128	Bw Tempelhof	ab 10. 4. 1947: Riesa
56 134	Bw Schöneweide	Z-Stellung, Mai 1947
56 135	Bw Schöneweide	ab 14. 4. 1947: Freiberg
56 137	Bw Schöneweide	ab 10. 4. 1947: Nossen
61 002	Ostbahnhof	Umbau in Schnellfahrlok 18 201 (02 0201)
64 126	Erkner	
64 209	1951 Gesundbrunnen 1952 Frankfurt (O.) Vbf	
64 317	Pankow	
64 478	Erkner	
64 480	Erkner	
74 482	Ostbahnhof	
74 744	Leipzig Hbf West	
74 973	Ostbahnhof	
74 1010	Ostbahnhof	
74 1051	Ostbahnhof	
74 1096	Lichtenberg	
74 1104	Wustermark	
74 1121	Lichtenberg	
74 1137	Leipzig Hbf Süd	
74 1173	Ostbahnhof	
74 1183	Lichtenberg	
74 1277	Ostbahnhof	
130 TC-4	Ostbahnhof	ab 1952 74 1352
130 TC-3	Ostbahnhof	ab 1952 74 1351
80 024	Leipzig Hbf West	
93 019	Pankow	Z 8. 7. 1966
93 041	Schöneweide	Z 30. 9. 1970
93 052	Ostbahnhof	Z 10. 4. 1969
93 089	Lichtenberg	Z 24. 11. 1966
93 116	Lichtenberg	Z 16. 12. 1965
93 134	Frankfurt (O.) Pbf	Z 16. 12. 1965
93 156	Ostbahnhof	Z 6. 6. 1969
93 164	Grunewald	Z 6. 3. 1969
93 216	Ostbahnhof	Z 16. 12. 1965
93 236	Ostbahnhof	Z 26. 1. 1968
93 351	Frankfurt (O.) Pbf	Z 16. 12. 1965
93 361	Ostbahnhof	3. 8. 1967 verkauft an Waggonbau Bautzen
93 396	Lichtenberg	Z 8. 11. 1964
93 399	Schöneweide	Z 1. 4. 1970
93 521	Ostbahnhof	
93 579	Ostbahnhof	
93 686	Ostbahnhof	
93 787	Ostbahnhof	ab 1961 Bw Saalfeld
93 889	Seddin	
141 TA-665	ab 1958 Ostbahnhof	1940 von der Französischen Ostbahn ex pr T 14, Hannover 8502, 1956 Raw Halle L 5, umgez. in 93 459 + 12. 2. 1968
B 9722	Ostbahnhof	1941 von den Belgischen Eisenbahnen, ex Hannover 8522 (pr T 14), 1955 in 93 451 + 22. 10. 1968
B 9727	Ostbahnhof	1941 von den Belgischen Eisenbahnen, ex pr T 14 Hannover 8527, 1955 in 93 452 + 27. 7. 1966
B 9781	Wustermark	1941 von den Belgischen Eisenbahnen, ex pr T 14 Berlin 8581, 1955 in 93 455 + 19. 5. 1967

Fremdlokbestand, September 1949 (nur Schadloks)
37 409, ex PKP O; 101; bis 1918 K.u.K. Staatseisenbahn Floridsdorf/1916 040 B 82, ex SNCF, ehemals pr $G\,7^2$
B 8314, ex SNCB, ehemals pr $G\,8^1$
PKP OKi 1-23, ehem. pr T 11, 1950 Raw Tempelhof L 4 und Umzeichnung in 74 118", später Bw Erfurt G

Nach dem 1. Januar 1957 gab es nur noch die Baureihe 93. Allerdings war seit dieser Zeit der Anteil an Wendelokomotiven des Schnellzugdienstes recht hoch. Zu den interessantesten Maschinen gehörten die Baureihen 03[10] des Bw Stralsund und 18° des Bw Dresden-Altstadt, die noch bis 1961 nach Berlin kamen.
Die große Anzahl der zu behandelnden Lokomotiven zwang dazu, auch den Lokbahnhof Karlshorst dem Bw Berlin Ostbahnhof zu unterstellen. (Er war nicht identisch mit dem Triebwagen-Bw Karlshorst!) Als Ausweichmöglichkeit wählte man den nicht voll genutzten Lokbahnhof Rummelsburg. Auch das Triebwagen-Bw Karlshorst bediente sich zwischen 1960 und 1961 dieser Abstellmöglichkeit für schadhafte Triebwagenzüge. Außerdem standen in Rummelsburg während der Nachtstunden die dreiteiligen ČSD-Triebzüge der Bauart Reihe M 295.0, die zwischen Berlin und Budapest als „Hungaria" verkehrten.

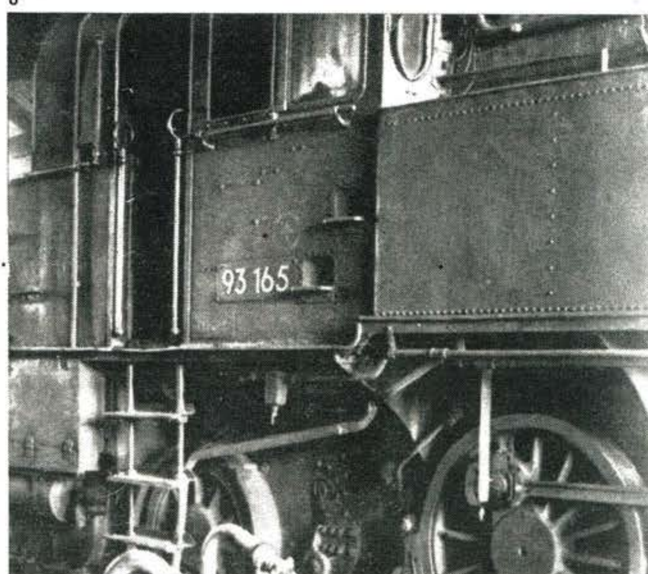
Neue Aufgaben ab 1961

Mit der Sicherung der Grenze zwischen beiden Teilen Berlins im August 1961 kam wieder Leben in den recht stillen Bereich des ehemaligen Bahnbetriebswerks Rummelsburg. Durch den Wegfall des elektrischen S-Bahn-Betriebs nach Potsdam, Falkensee, Oranienburg und in den Raum Teltow mußte der Berufsverkehr sofort gänzlich über den Berliner Außenring verlagert werden.
Als Folge war die Stationierung zahlreicher Personenzug-Lokomotiven nicht zu umgehen. Jene schnellfahrenden Tenderlokomotiven unterstanden jedoch weiterhin dem angestammten Bahnbetriebswerk Berlin Ostbahnhof. Doch der geringe Platz im Bw Berlin Ostbahnhof zwang dazu, die Unterhaltung der Lokomotiven nach Rummelsburg zu verlegen.
Da fast alle „Sputnik-Züge" im neugeschaffenen Haltepunkt Karlshorst einsetzten, war der Standort recht günstig; Lz-Fahrten erübrigten sich dadurch. Diese Praxis hat sich bis zum heutigen Tag bewährt.
Anfang 1964 kam für den Dampfbetrieb das endgültige Aus. Seit diesem Zeitpunkt bestimmten Diesellokomotiven aus der DDR-Produktion das Bild in diesem Bereich. Es waren dies nur die V 60 und V 180 (106/118), andere Baureihen haben hier nie Fuß gefaßt. Eine Ausnahme bilden seit 1981 lediglich die Schnelltriebwagen der Bauart „Görlitz", die hier unterhalten und gewartet werden. Und neuerdings bestimmen Lokomotiven der Baureihe 243 das tägliche Bild. Der Fleiß und das technische Wissen der dort tätigen Instandhaltungskollektive legen davon Zeugnis ab, daß die alte Betriebswerkstatt der ehemaligen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach wie vor ihre Aufgaben erfüllt.

Tabelle 7 Lokbestand Oktober 1961

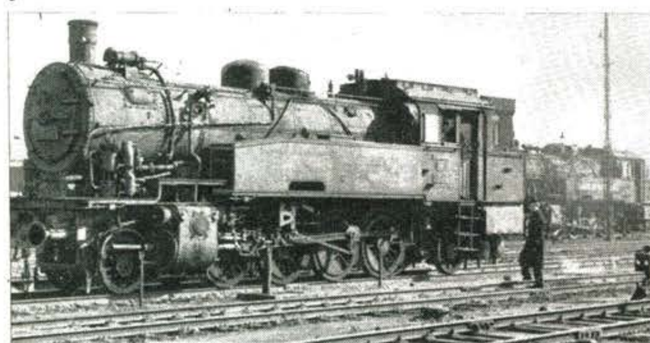
Lokomotive	Verbleib	Bemerkung
62 006	Wittenberge	
62 007	Rostock	
62 008	Wittenberge	
62 009	Wittenberge	
62 010	Rostock	
62 012	Rostock	
62 014	Rostock	
62 015	Rostock	Museumslok
78 009	Wustermark	Museumslok
78 096	Pankow	
78 122	Wustermark	
78 401	Wustermark	
93 004	Schöneweide	
93 017	–	+ 1969
93 022	–	+ 1969
93 037	–	+ 2. 7. 1970
93 052	–	+ 10. 4. 1969
93 072	–	+ 12. 9. 1968
93 087	–	+ 23. 11. 1967
93 124	–	+ 10. 12. 1964
93 135	–	+ 15. 12. 1970
93 136	–	+ 22. 6. 1967
93 150	–	+ 10. 5. 1965
93 156	–	+ 1. 9. 1970
93 165	–	+ 1967
93 166	–	+ 22. 6. 1967
93 216	–	+ Feb. 1966
93 254	–	+ 11. 7. 1968
93 257	–	+ 19. 7. 1967
93 304	ab 17. 1. 1968 Saalfeld	93 8304-3 + 1971
93 361	Jüterbog	+ 1967
93 411	–	+ 1968
93 413	–	+ 1969
93 451	Jüterbog	+ 22. 10. 1968
93 452	–	+ 27. 7. 1966
93 583	Schöneweide	93 2583-6 + 1971
93 686	Schöneweide	+ 1970
93 1230	Schöneweide ab 10. 8. 1967 Saalfeld	931230-7 + 1972

8



8 Die Lok 93 165 auf dem Auswaschgleis im Schuppen 1 des Bahnbetriebswerks Rummelsburg zu Beginn der 60er Jahre.

9



9 Einst in Belgien als 9722 im Einsatz, versah die später als 93 451 bezeichnete Maschine Rangieraufgaben auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg (Rga).

10



10 Lokomotive 62 008 im August 1961 in der nunmehrigen Einsatzstelle Rummelsburg. Die Maschine verkehrte vor den bekannten Sputnikzügen zwischen Berlin, Potsdam Hbf und Werder (Havel).

Fotos: ZBDR

Quellenangaben
(1) „Berlin und seine Eisenbahnen" Band I, Berlin 1896
(2) H. Rauter: Die ersten preußischen Tenderlokomotiven. „Eisenbahnjournal" 7 und 8/84
(3) H.-J. Wenzel: Die Baureihe 57[10-35], EK-Verlag Freiburg (BRD)
(4) G. Zeitz: Denkschrift zum hundertjährigen Bestehen des Verschiebebahnhofs Rummelsburg (unveröffentlicht)
(5) Sammlung des Verfassers
(6) Tagebuchaufzeichnungen und Erinnerungen alter Lokomotivführer

Helmut Schubert, Berlin

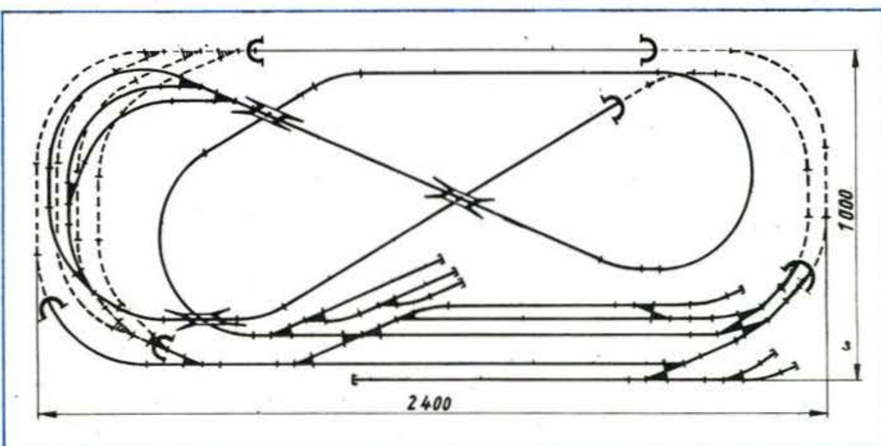
Von Neuenburg nach Bärenbach

Das Sortiment des VEB BTTB im Spiegel einer Heimanlage

Meine Zuneigung zur Modelleisenbahn resultiert aus einer Trix-Express-00-Anlage. Anfang der 60er Jahre gab es dann einen Neubeginn. Nach vielem Abwägen fielen die Würfel zugunsten der Nenngröße TT, der „Spur der Mitte", weil bei weniger Platzbedarf alles noch anfaßbar und praktikabel ist, fast wie bei der Standardgröße H0. Obwohl mancher Wunsch in den vielen Jahren offenblieb, hat die Entwicklung der Triebfahrzeuge und Wagen in Quantität sowie zunehmend in Qualität wie Vorbildtreue und Laufeigenschaften die Richtigkeit der damaligen Entscheidung bestätigt.
Die in den letzten Jahren, meist im Winterhalbjahr, weiter vervollkommnete Anlage wird mit Industriemodellen betrieben. Weder Zeit noch Können reichen aus, um Fahrzeuge selbst zu bauen.
Mithin wird auf jeder Messe aufmerksam verfolgt, was es Neues gibt oder besser, immer noch nicht. Es macht schon nachdenklich, wenn z. B. der VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau in den letzten 15 Jahren kein neues Triebfahrzeug in der Nenngröße TT entwikkelt hat, ja nicht einmal die vorhandenen auf einen dem heutigen Stand entsprechenden Standard weiterentwikkelt. Bieten sich die „alten" Baureihen 211/242 nicht geradezu an, um daraus die Baureihe 243 zu entwickeln?
Wie überhaupt die Modellentwicklung dem Normalverbraucher manchmal Rätsel aufgibt. Man erwartet Modelle von den Fahrzeugen, die beim Vorbild massenhaft im Einsatz sind oder waren und das Bild der Eisenbahn prägen bzw. geprägt haben.

Eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn

Die räumlichen Möglichkeiten lassen eine Platte von 2,40 m × 1,00 m zu. Es soll viel gefahren, aber auch rangiert werden, die Landschaft nicht zu kurz kommen. Das bewährte Konzept einer eingleisigen Hauptbahn mit einem Durchgangsbahnhof, auf dem eine Nebenstrecke abzweigt, bot sich auch für mich an. Damit können Anschlußzüge und Kurswagen gefahren und diverse Aufgaben im Gütervekehr wahrgenommen werden.
Es entstanden drei Bahnsteiggleise und ein weiteres durchgehendes Gleis für den Güterverkehr. Die eingleisige Hauptstrecke besteht aus einem Oval. In einer Kurve befindet sich der verdeckte Schattenbahnhof. Er bietet auf drei Abstellgleisen Platz für komplette Züge. Dadurch können Züge den Durchgangsbahnhof in beiden Richtungen verlassen, ohne sofort am anderen Bahnhofsende wieder zu erscheinen. Fehlender Platz und das Bedürfnis, alles von Hand zu regeln, führten zum Verzicht auf einen zweigleisigen Streckenausbau der Hauptbahn. Das Motiv ist im Mittelgebirge angesiedelt, welches durch die Nebenbahn in Form einer wenig vorbildgetreuen „Acht" erschlossen wird. Hier liegt der Bahnhof Bärenbach mit zwei durchgehenden Hauptgleisen und einem Abstellgleis. Ursprünglich endete die Neubaustrecke in einem Kopfbahnhof. Diese Anlage wurde schnell wieder demontiert, da das Verhältnis zwischen Fahren und Rangieren zu ungünstig erschien. Der im Bogen eingerichtete verdeckte Schattenbahnhof hat seine betrieblichen Probleme. Aber der Vorteil, komplette Züge verschwinden zu lassen und die Bahnhöfe nicht zu überladen, überwiegt.
Die Triebfahrzeuge werden irgendwo an der Hauptstrecke in einem Bw gewartet, so daß am Durchgangsbahnhof eine Lokeinsatzstelle mit zweigleisigem Schuppen, Bekohlungsanlage und Wasserkran ausreichend ist. Die Dieselloko motiven mit ihrem großen Einsatzradius brauchen im Durchgangsbahnhof nicht gewartet zu werden. Also wäre eine Betankungsanlage eine Fehlinvestition!
Die Bahnhöfe sind, dem Verkehrsaufkommen angepaßt, einfach gehalten. Die Bahnsteiglängen gestatten den Einsatz von Personen- und Schnellzügen mit vier Wagen.
Der Ort Neuenburg ist mit Hotel, Kaufhaus, einer kleinen Häuserzeile und einigen Eigenheimen angedeutet. Leider wirkt er etwas uniformiert. Die Wohnungsbaukombinate bauen schon viel abwechslungsreicher aus Platten bei industrieller Fertigung als die Architekten beim VEB VERO. Rathaus, Gasthaus, Handwerkshaus und Bahnhof im Mittelgebirgsstil gleichen sich leider wie ein Ei dem anderen. Veränderte Eingangslösungen und Anbauten befriedigen kaum.
Noch einige Worte zu den Epochen. Die Anlage ist in der Gegenwart, also in den Epochen III und IV angesiedelt. Die Dampflokomotiven stellen eine noch einsatzbereite Betriebsreserve dar, die genutzt wird, wenn die moderne Traktion ausfällt. Aber auch die Damplokzeit Anfang der 60er Jahre kann gestaltet werden, wenn statt Reko-Wagen „Donnerbüchsen" und dreiachsige Abteilwagen den Reiseverkehr übernehmen. Was nicht epochegerecht ist, verschwindet dann zeitweilig im Schattenbahnhof.



Im letzten Jahr hat auch im Raum Neuendorf die Elektrifizierung begonnen. Erste Fahrleitungen und eine Baustelle machen dies deutlich. Vorgesehen ist die Elektrifizierung der Hauptstrecke, wo jetzt schon manchmal Elloks vorbildwidrig verkehren. Aber große Investitionen dauern eben ihre Zeit, und das Problem der Schienenreinigung unter den Fahrleitungen verhindert immer noch die beschleunigte Elektrifizierung. Gegenwärtig werden die Gleise mit einer schmalen 15 mm breiten und 400 mm langen Leiste gereinigt, die an einem Ende mit Schaumgummi und Stoff umwickelt ist, der mit Spiritus getränkt wird. Mit diesem Reinigungspolster lassen sich die Schienen von oben schnell und zuverlässig säubern, ohne Bahnanlagen oder Landschaft zu gefährden.

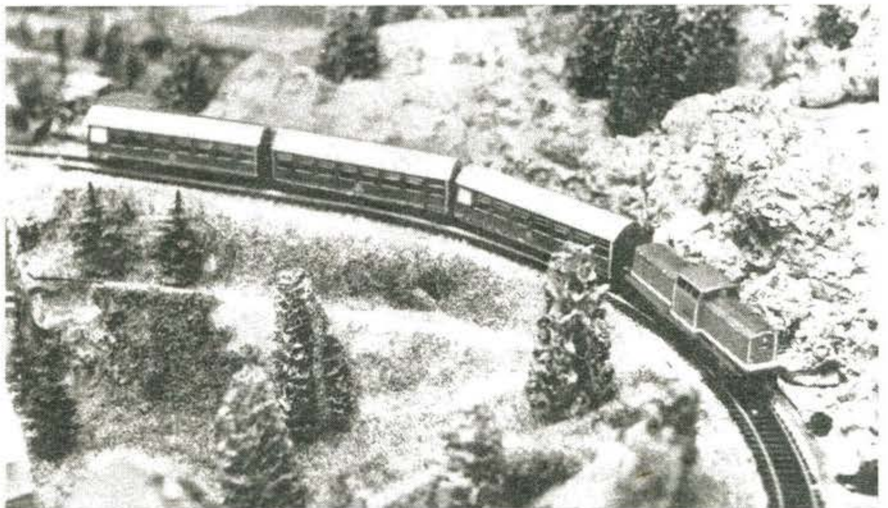
Sperrholzplatte auf Leistenrahmen

Die Anlage ist gerade noch transportabel und kann unter einer Plastefolie senkrecht in einem Abstellraum gelagert werden. Sämtliche Gleise sind angeschraubt und liegen auf Schottermatten. Es wurde begonnen, die freie Strecke nach Hinweisen aus dem großen Anlagenbuch von Günter Fromm

einzuschottern. Ich kann dies nur empfehlen. Der Eindruck der eingeschotterten Gleise ist so vorbildgetreu, daß man das nicht vorbildgetreue Schienenprofil der TT-Gleise fast übersehen kann.
Hier das Rezept: Fest verschraubte Gleise sind vorsichtig mit Plasteschotter aufzufüllen. Es ist darauf zu achten, daß kein Schotter auf den Schwellen liegen bleibt (mit einem kleinen Pinsel erreicht man das ganz leicht). Auf saubere Kanten am äußeren Schotterbett sollte man achten. Anschließend vermischt man verdünntes Latex-Bindemittel mit einigen Tropfen Fit. Diese Lösung ist aus einem Plasteölfläschchen tropfenweise auf den Schotter zu träufeln. Nach 24 Stunden kann mit dem Staubsauger der lose Schotter entfernt werden. Die Arbeitszeit für etwa 50 cm Gleis beträgt rund eine Stunde.
Da unter dem Gleis die Schottermatte liegt, läßt es sich ohne Schaden bei Bedarf auch später wieder demontieren. Die Bahndämme bestehen aus verschraubten bzw. verleimten Holzbrettchen auf Stützen. Alle anderen Flächen sind überwiegend aus Geländematten gestaltet. Gebirgsmotive entstanden aus Pappgerippe und sind mit in Latex-Bindemittel getränktem Papier überzogen worden. Darauf wurde Sys-pur-Schaum gesprüht, der ausquillt und dann in bezug auf die Eigenschaften einem Hefeteig ähnelt. Nachdem diese Masse ausgetrocknet war, wurde sie nach etwa 24 Stunden mit einer Drahtbürste aufgerauht. Anschließend behandelte ich diese Flächen mit grauer, grüner bzw. brauner verdünnter Latexfarbe und bedeckte sie gleichzeitig mit Streufasern.
Die Anlagenplatte ruht auf einem Unterschrank und Böcken in 80 cm Höhe. Das gesonderte Schaltpult ist durch Messerleisten mit der Anlage verbunden und besteht aus einem alten umgestülpten und mit vier Beinen ergänzten Schubkasten. Sämtliche Kabel sind unterhalb der Anlagenplatte befestigt. Verlegt sind etwa 25 Weichen und diverses Zubehör, wie Signale und Schranken. Vorhanden sind ausschließlich die bekannten Tastenpulte. Auch die Weichen werden damit bedient. Das ist bei dieser Anlagengröße alles noch ohne Automatik beherrschbar und wesentlich billiger als das noch recht arbeitsaufwendige, aus lauter Einzelteilen bestehende und nicht gerade billige Gleisbildstellwerk vom VEB WSSB. Haupt- und Nebenstrecke sind elektrisch getrennt, so daß mit zwei Fahrtrafos FZ 2 ein echter Zweizugbetrieb möglich ist. Die Strecken werden über die bekannte Z-Schaltung den Fahrtrafos zugeschaltet. Alle Bahnhofsgleise können abgeschaltet werden. Da der Schattenbahnhof im Bogen angelegt werden mußte, erzielte ich mit Schienenkontakten keine befriedigenden Ergebnisse. Entweder fehlt der Kontakt, oder die dreiachsigen Rekowagen entgleisen. Deshalb wurde der Richtungsverkehr eingeführt und am Gleisende etwa 20 cm Gleis abschaltbar gemacht. Die Züge fahren ein, und die Lokomotive kommt am Gleisende automatisch zum Stehen. Bei der Ausfahrt erhält das entsprechende Gleis über Tastenpult Strom. Mit diesem Handbetrieb können die Gleise auch für Durchfahrten genutzt werden. Die Fahrtrafos FZ 2 sind bei den neuen Lokomotiven der Baureihen 119 und 250 mit vier beleuchteten Schnellzugwagen an der Grenze ihres Leistungsvermögens angelangt. Auch die Langsamfahreigenschaften und die stufenlose Regelbarkeit befriedigen nicht mehr. Vor Jahren hat der VEB Meßelektronik Berlin auf einer Modellbahn-Ausstellung im Berliner Prater ein Handmuster eines elektronischen Fahrtrafos vorgestellt, das die genannten Mängel ausschloß und eine stabile Dauergeschwindigkeit ermöglichte. Aber leider hat dieser VEB offensichtlich das Interesse an diesem Produkt verloren. Auf Signale mit Zugbeeinflussung wurde verzichtet. Dazu sind die Strecken zu kurz und auch das ruckhafte Halten und Anfahren nicht nach meinem Geschmack. Ebenfalls gibt es keine Fahrstraßenschaltung. Der Modellbahnbetrieb soll mit viel Arbeit verbunden sein – dann erst macht er Freude! Hinzu kommt, daß auch der 15 Lampen versorgende Zubehörtrafo nicht mehrere Weichen gleichzeitig schalten kann.

Betriebsablauf: möglichst vorbildgetreu

Das umfangreiche Angebot des VEB BTTB ermöglicht es, vorbildgetreue Züge einzusetzen, die nur in der Länge verkürzt sind.
Auf der Nebenstrecke verkehrt eine Lokomotive der Baureihe 110 mit drei dreiachsigen Reko-Wagen und einem Gepäckwagen. Diese Maschine befördert außerdem den aus fünf bis sechs Wagen bestehenden Nahgüterzug.
Auf der Hauptstrecke rollt im Vorortverkehr zur nächsten Großstadt eine Lokomotive der Baureihe 118 mit einer zweiteiligen Doppelstockeinheit, verstärkt durch einen vierachsigen Reko-Wagen. Leider ist es bisher nicht gelungen, die Doppelstockeinheit zu beleuchten.
Der Schnellzug besteht aus zwei D-Zug-Wagen, jetzt modern lackiert (grün und beige), sowie einem Speisewagen. Also wird für die TT-Reisenden Komfort geboten, deshalb sind nur wenige Pkws auf den Straßen, zumal die TT-Menschen immer noch auf einen Wartburg und Trabant warten. Im Nachtverkehr ist außerdem noch ein Schlafwagen vorhanden.
Sämtliche Schnellzugwagen sind beleuchtet, einer auch mit Zugschlußsignal. Die Inneneinrichtung ist farbig gestaltet, und einige TT-Menschen mußten verkürzt werden, damit kein leerer Zug verkehrt. Das bisher ohnehin schon dürftige TT-Figuren-Sortiment muß inzwischen ganz „wegrationalisiert" worden sein. Kennziffern waren eben bisher wichtiger als Bedürfnisse auf dem Markt. Aber menschenleere





Die Aufnahmen zeigen Ausschnitte von der Heimanlage unseres Lesers Helmut Schubert.
Fotos und Zeichnung: Verfasser

Peter Hauswald (DMV), Stolpen

Jockrimsthal – Finkenberg

Eine H0-Heimanlage

Vor nunmehr 20 Jahren entstanden die ersten Gleispläne unserer „Vater-und-Sohn-Anlage" für die Nenngröße H0. Eine eingleisige Hauptstrecke mit abzweigender Bergstrecke und ein großzügiger Kopfbahnhof gestatten einen vorbildgetreuen Fahrbetrieb und vielseitige Rangiermöglichkeiten. Während sich mein Vater vor allem einer anspruchsvollen Fahrstromversorgung zuwandte, gestaltete ich die Anlage und baute die Steuerpulte. Nur wenige Tage im Jahr konnten wir gemeinsam bauen, und so rollten die Eröffnungszüge erst vor zwei Jahren über ihre Strecken. Die bisher fertiggestellten Anlagenteile „Jockrimsthal" und „Finkenberg" bilden später einmal die linke Seite einer insgesamt vierteiligen Anlage in U-Form.
Anfänglich wurde die Anlage nur mit Industriematerial gestaltet. Begriffe wie „Altern" oder „Modellbäume" fanden bisher zu geringe Beachtung. Zeitlich kann die Anlage der Epoche III zugeordnet werden.
Um nach einem Bildfahrplan fahren zu können, müssen die Bedienungspulte „Stellwerk" und „Lokführer" getrennt besetzt werden. Der Lokführer bedient jeweils nur ein Triebfahrzeug.
Auf eine Fahrautomatik wurde bewußt verzichtet, bei überfahrenen Signalen muß beispielsweise „Strafe" gezahlt werden.
Post-Klappankerrelais gestatten einen Unterflur-Weichenantrieb mit getrennter Herzstück-Versorgung. Auf dem gleisbildähnlichen Stellpult symbolisiert die Schalterstellung die Weichenlage. Lämpchen zeigen den Fahrtbegriff der Signale an. Die Anlage ist in 40 Abschaltstrecken unterteilt. Über zwei Regler werden gleichzeitig Halbwelle und Gleichstrom eingespeist. Damit sind meist vorbildgetreue Langsamfahreigenschaften, besonders im Rangierdienst, erreichbar.
Im Bahnhof Jockrimsthal sind zwei Bahnsteiggleise, ein Lokverkehrsgleis, fünf Gütergleise, ein dreigleisiges Dampflok-Bw und ein Werkanschluß vorhanden. Im Bergbahnhof Finkenberg dominieren ein Sägewerk und ein BHG-Anschluß. Beim „Fahren nach Plan" wird auf den exakten Wagen- und Lokumlauf geachtet. Damit auch Züge „verschwinden" können, befindet sich unter dem Bergbahnhof der dreigleisige Abstellbahnhof Schattenhain. Alle Züge, die hier gespeichert werden sollen, durchfahren zunächst die Kehrschleife mit dem Haltepunkt Schattenhain Ost. Dieser Anlagenteil stellt ein Provisorium dar, um bis zur Fertigstellung der rechten Anlagenseite Fahrbetrieb zu ermöglichen. Vor allem meine Jungs haben hier Gelegenheit, erste Erfahrungen beim Anlagenbau zu sammeln.
Bekanntlich macht das Bauen mindestens ebensoviel Spaß wie das Fahren. Deshalb gibt es schon viele Pläne für die künftigen zwei Anlagenteile.
Manchmal, wenn alles planmäßig rollt und die gefürchtete Defekthexe schläft, kommt man schon mal ins Träumen. Eine Fahrt von Jockrimsthal nach Finkenberg erlebte ich einmal folgendermaßen:
Ein herbstlich-kühler Wind bläst mir ins Gesicht, als ich die letzten Stufen zum Bahnsteig 1 im Bahnhof Jockrimsthal hinaufsteige. Verlassen liegt er im Morgendunst vor mir, die Gleise sind leer. Es ist noch viel Zeit bis zur Abfahrt meines Zuges nach Finkenberg. Neugierig laufe ich zum Bahnsteigende. Dicht neben dem frisch gestrichenen Wasserkran stehend, schweift mein Blick hinüber zum kleinen Bahnbetriebswerk. Rauchfahnen und Dampfschleier steigen empor. Hammerschläge klingen herüber. Quietschend dreht sich der Bekohlungskran und läßt kurz darauf den Greiferinhalt in den leeren Tender einer BR 56 poltern. Am Freiladegleis herrscht Hochbetrieb. Ein Lkw nach

Straßen, Züge und Bahnsteige beeinträchtigen den Gesamteindruck manch schmucker Anlage negativ. Die Modellbahnanlage lebt auch vom Detail.
Gefördert wird der Schnellzug entweder von einer 119er oder einer 130er, obwohl das Vorbild des zuletzt genannten Modells keine Zugheizung besitzt.
Wird elektrisch gefahren, sind auf der Hauptstrecke vor Reisezügen Lokomotiven der Baureihen 211 und 250 sowie vor Güterzügen Lokomotiven der Baureihe 254 anzutreffen.
Neben den Reisezügen verkehren zwei Durchgangsgüterzüge, die – wie die Reisezüge – zeitweise im Schattenbahnhof verschwinden können.
Für den leichten Rangierdienst wird die Baureihe 103 eingesetzt, das ist zwar nicht ganz epochegerecht, aber solange einer 106er im Angebot noch fehlt, ein möglicher Kompromiß. Wird die Epoche III nachgestaltet, verschwinden sämtliche Diesellokomotiven und Elloks. Den Schnellzug übernimmt dann die Baureihe 23, die „Donnerbüchsen" die Baureihe 86 und die dreiachsigen Abteilwagen die Baureihe 56. Alle Dampfloks sind auch vor Güterzügen einsetzbar. Rangiert wird mit den Lokomotiven der Baureihen 81 und 92.
Manches Dampflokmodell hat jetzt 20 Betriebsjahre absolviert und zeigt in seinen Laufeigenschaften keine Mängel, auch wenn die Zugkraft geringer ist als bei den jüngeren Modellen.
Ein Zeichen für die insgesamt gute Qualität der Triebfahrzeuge.
Alle Fahrzeuge sind mit Metallradsätzen bestückt. Das hat die Laufeigenschaften spürbar verbessert. Außerdem verschmutzen Radsätze und Schienen nicht mehr so schnell wie bei Plasterädern.

Abreißen oder weiter ausbauen?

Ein Reiz unseres Hobbys besteht sicher darin, daß eine Anlage nie fertig wird. Neue Gedanken, auch Anregungen von Ausstellungen führen immer wieder zum Um- und Ausbau.
Andererseits sind bei einer bestimmten Anlagengröße auch Grenzen gesetzt, wenn die Landschaft nicht voll geopfert werden soll. So ist ein Güterbahnhof oder ein Fabrikanschluß nicht mehr unterzubringen, von einem Containerterminal ganz zu schweigen. Das bescheidene Ladegleis in Bärenbach wird diesen Anforderungen nicht gerecht. Mancher im nachhinein sichtbare Mangel läßt sich nicht beheben. So stören die Weichenantriebe das Gesamtbild. Sie müssen in einer neuen Anlage, die gedanklich vorbereitet wird, als Unterflurantriebe ausgeführt werden. Erste Experimente aber brachten Probleme mit der Funktionssicherheit. Vielleicht klappt das besser, wenn man von einer Anlagenplatte zum Rahmenprinzip übergeht, wo auch die Verdrahtung nicht mehr in „Untertagearbeit" vorgenommen werden muß.
Die bisherige Geländegestaltung ist da und dort noch nicht optimal, der Bahndamm wirkt teilweise aufgeschüttet, nicht dem Gelände angepaßt, Signale sind nicht ausreichend vorhanden.
Insbesondere wird eine Paradestrecke auf der Hauptbahn vermißt. Das „Hundeknochenprinzip" als Grundmodell statt eines Ovals bietet sich hier für die Zukunft an.
Also auf ein neues!

dem anderen zwängt sich zwischen Anhängern, Förderbändern und Palettenstapeln hindurch. Die kleine Werklok ist damit beschäftigt, beladene Waggons zur „Wüst" zu schleppen. Fast unbemerkt rollt eine kleine Dreikuppler-Maschine der BR 89 zu den Abstellgleisen hinüber. Kurze Zeit später kehrt sie mit geschäftigem Schnaufen zurück. An ihrem Zughaken hängen drei Personenwagen unterschiedlicher Bauart. Mit Schwung erklimmt sie die ansteigende Ausfahrt Richtung Blockstelle Tanneck.

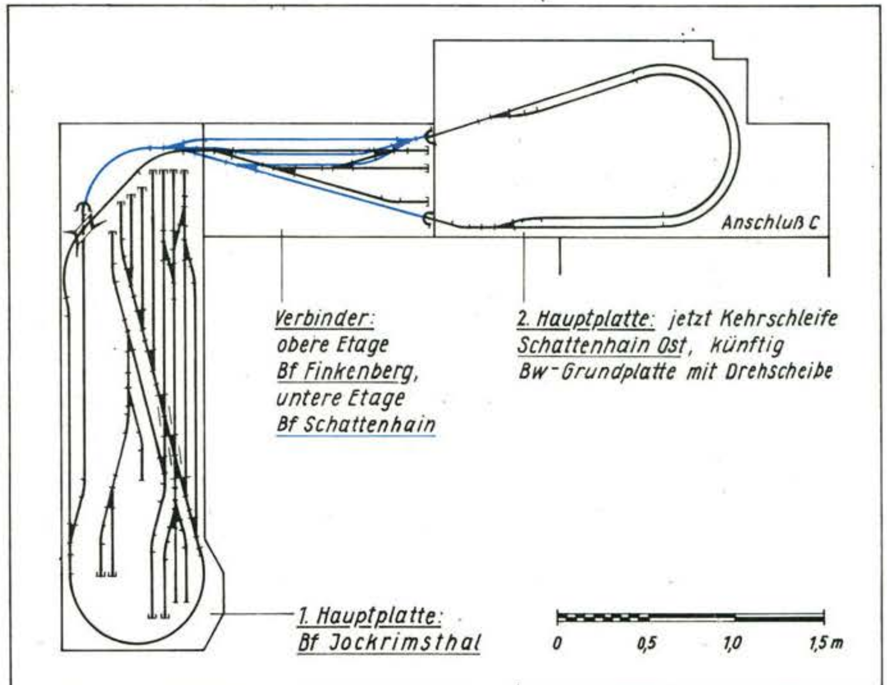
Gleich hinter der letzten Weiche kommt die Gruppe zum Stehen. Scheibenwinken vom Stellwerk, ein kurzer Pfiff und langsam schneller werdend rollt die bunte Wagen-Garnitur rückwärts an unseren Bahnsteig. Bremsen kreischen kurz auf, mein Zug steht bereit. Ich suche mir im vorderen Abteilwagen einen Fensterplatz und belege ihn. Als ich den Wagen wieder verlasse, hat das „fleißige Lieschen" bereits abgekuppelt und dampft zurück. Der Bahnsteig füllt sich.

Reisende hasten, Türen klappen. Überall Koffer und Taschen. Vom Lokgleis gellt ein kurzer Pfiff herüber. Weiße Wölkchen steigen in den Morgenhimmel, und mit hohl klingendem Auspuffgeräusch rollt eine 91er die Steigung der Ausfahrt hinauf. Erneut folgt ein Pfiff, und gemächlich kommt die blankgeputzte Maschine heran. Scheinbar lässig lehnt der Meister im Fenster. Mit kurzem, freundlichem Nicken erwidert er meinen Gruß. Luft entweicht pfeifend, Puffer berühren sich sanft, die Lok steht. Mein kritisch lauernder Blick hellt sich auf. „Hochachtung, Meister", entschlüpft es mir. Er lächelt zu mir herunter. Sein Heizer kuppelt mit geübten Griffen und kommt unter den Puffern hervor. Auch er lächelt und wirft mir einen Blick zu, der heißen könnte: „Junge, sowas machen alte Hasen doch mit links!" Dann folgt die Bremsprobe.

Die schnarrende Lautsprecherstimme läßt mich zusammenfahren und rasch in mein Abteil einsteigen. Ein Blick nach vorn – die Ausfahrt – zweiflügelig – steht. Die Aufsicht läuft am Zug entlang, wirft hier und da noch eine offenstehende Tür zu. Jetzt zeigt die Bahnsteiguhr die Abfahrtszeit. Ein Trillerpfiff ertönt, dann das Abfahrtsignal. Ich spüre einen leichten Ruck, das Rumpeln der Räder beginnt. Mit scharfem Zischen entweicht Dampf aus den Zylindern und nimmt mir die Sicht. Der Rhythmus der Auspuffschläge wird rasch schneller. Unser Meister vorn kennt die Strecke und fackelt nicht lange. Als die Dampfschwaden den Blick wieder freigeben, geht es schon am Bw vorbei. Es liegt mir fast „zu Füßen", denn unmittelbar am Bahnsteigende beginnt die Steigung. Der Zug neigt sich in eine langgezogene Rechtskurve. Als ich mich aus dem Fenster beuge, wehen mir Ruß und Wassertröpfchen ins Gesicht. Der enge Einschnitt wirft das kraftvolle Schnaufen unserer Lok dröhnend zurück. Ein langgezogener Pfiff schreckt mich auf. Gerade noch sehe ich, wie das Vorsignal von Block Tanneck in die Waagerechte klappt.

Kurz darauf überqueren wir die Straße nach Jockrimsthal. Zwei Finger am Mützenschirm – ein Gruß zwischen Lokpersonal und Schrankenwärter. Die Strecke wird flacher, schon huscht das Hauptsignal vorbei. Dumpf poltern die Räder über die Abzweigweiche. Rechts zweigt das Gleis in Richtung Schattenhain ab. Für uns beginnt nun die gefürchtete Rampe hinauf nach Finkenberg. Während der „Schwarze" seine ganze Kunst aufbietet, um ein wahres Höllenfeuer unterm Kessel zu halten, holt der Herrscher über Regler und Bremse mit Fingerspitzengefühl das Letzte aus seiner „tapferen Hanne" heraus. Nebelfetzen ziehen das Tal herauf, Tau liegt auf den Schienen. Doch der „Rechtsaußen" im Führerstand kennt die Tücken einer morgendlichen Bergfahrt. Ein rascher Griff – Sand rieselt vor die Räder. Mit voll ausgelegter Steuerung geht es weiter bergan. Aus dem Dunst taucht endlich das Vorsignal von Finkenberg auf. Trotz des eindringlich mahnenden Pfiffs verharrt es in Achtungsstellung. Der Meister nimmt den Dampf weg. Das Führerbremsventil bleibt jedoch unberührt, wir sind ja noch mitten in der Steigung. Ängstlich darauf bedacht, nicht anhalten zu müssen, kriechen wir ganz langsam dem geschlossenen „Anton" der Finkenberger Einfahrt entgegen. Hohl klingendes Donnern verrät, daß wir schon über die Kastenträgerbrücke fahren. Noch 20 Meter, noch 10 ... Aus!

Auf den Meter genau kommt die Zugspitze am Signal zum Stehen. Doch welche Ironie! Im gleichen Augenblick heben sich klappernd die Signalflügel! Die Männer vorn wechseln nur stumm einen kurzen Blick. „Nur nicht liegenbleiben", denken beide. Nun folgt ein wahres „Meisterstück".



Wieder fällt Sand auf die Schienen, und behutsam öffnet der Lokführer den Regler. Zaghaft und weich klingt jetzt die Sprache der Lok. Der Zug streckt sich und beginnt widerwillig zu rollen. Langsam wächst das Tempo. Plötzlich schleudert die brave 91er. Blitzschnelle Reaktion – der Zug bewegt sich noch. Meter um Meter kämpfen wir uns durch die starke Krümmung der Finkenberger Einfahrt. Längs des Bahndamms liegen Schienen, Kleineisen und Werkzeuge. Ob das wohl die Ursache unseres unfreiwilligen Halts war? Als wir auf Gleis 1 in Finkenberg einfahren, steht am Bahnsteig gegenüber der nach Jockrimsthal zurückfahrende Triebwagen bereit.

Noch ehe ich aber umsteigen kann, reißt mich plötzlich eine vertraute Stimme aus meinen Träumen. „Essen fertig!" Schade, nun muß der Triebwagen bis morgen warten.

anlage

1 Der Kopfbahnhof Jockrimsthal; im Vordergrund das Steuerpult-Stellwerk, rechts daneben das Lokführerpult mit 40 Trennschaltern, Not-Aus-Schalter, Regler für Gleichstrom und Halbwelle sowie Fahrtrichtungswendeschalter

2 Gleisbauarbeiten in der Einfahrt des Bahnhofs Finkenberg

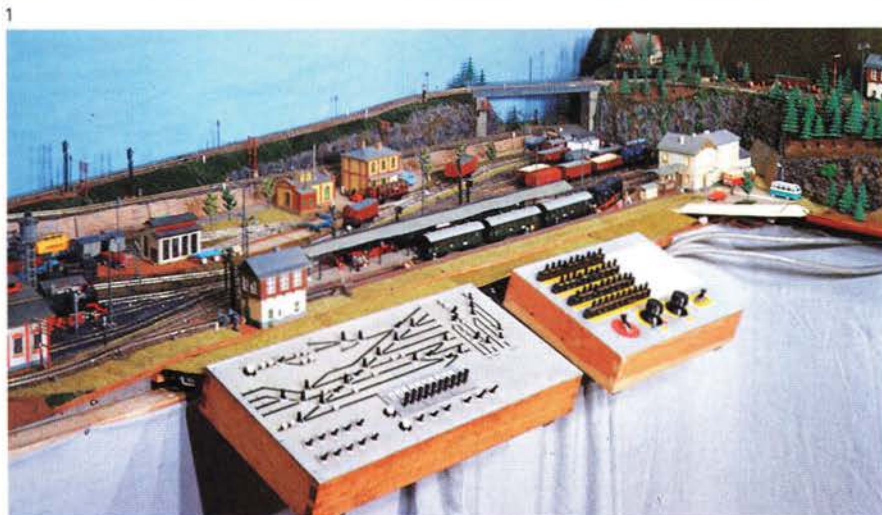
3 Am 20. Dezember 1986 eröffnete ein bunt geschmückter Zug nach 18jähriger Bauzeit die Strecke Jockrimsthal–Finkenberg.

4 Im Bw Jockrimsthal herrscht Hochbetrieb. Ein wahres Paradies für alle Dampflok-Fans.

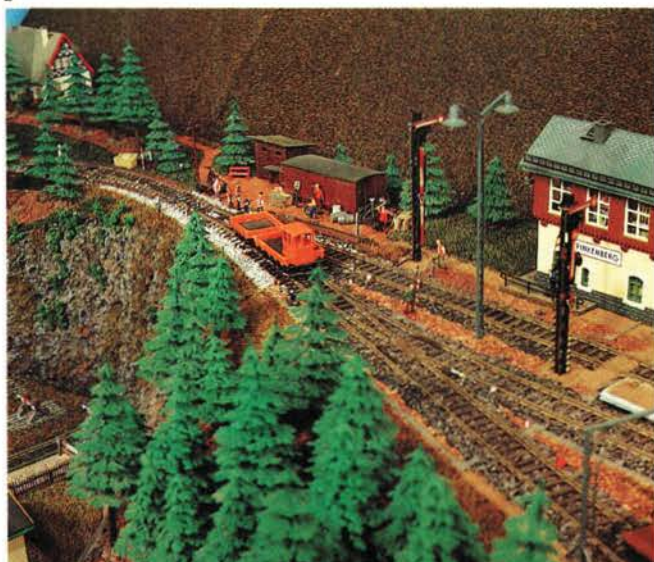
5 Ein Blick auf den Bahnhof Finkenberg. Unter ihm liegt der dreigleisige Abstellbahnhof Schattenhain.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

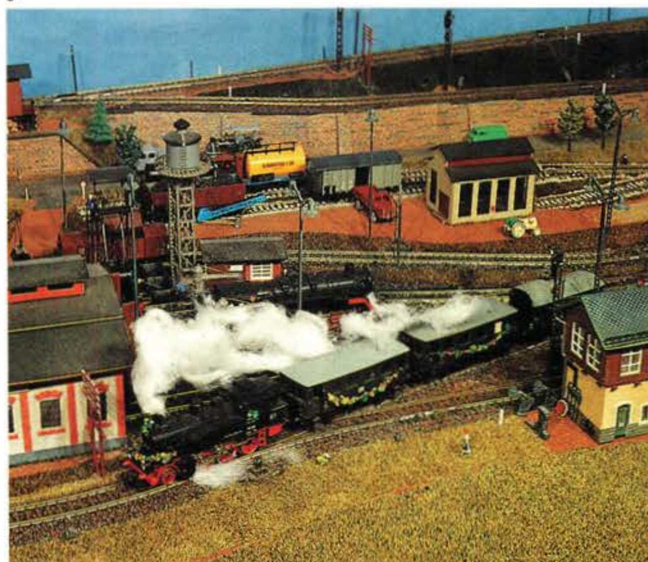
1



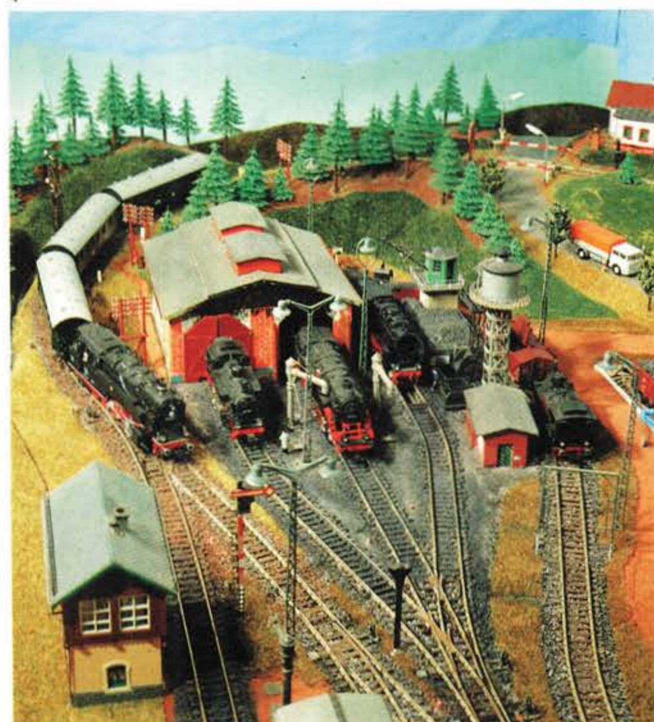
2



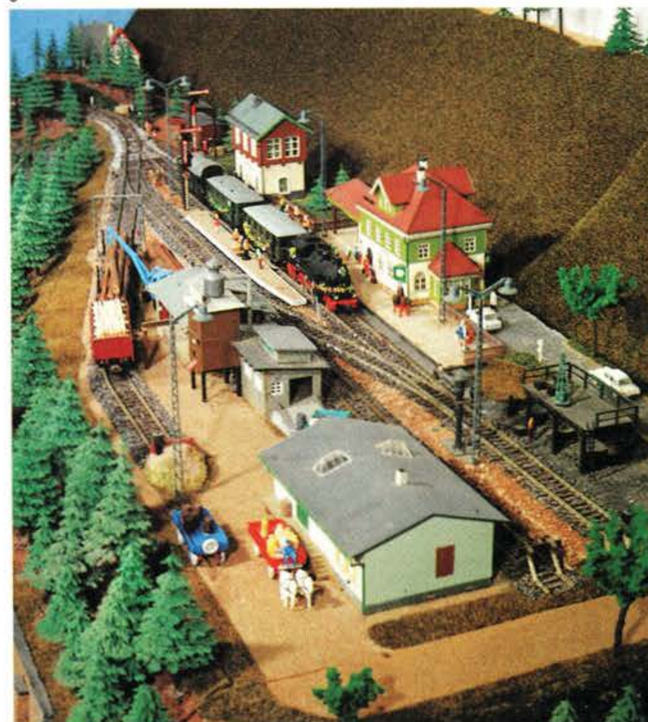
3



4



5



1



2



3



4



5



6



7



Thomas Eißler, Jena

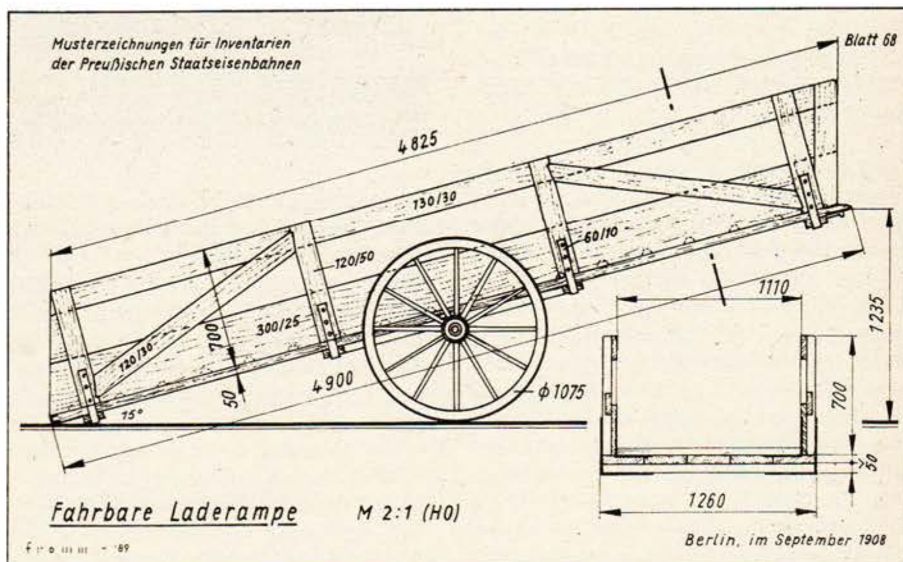
TT-Straßenfahrzeuge

Auf der nebenstehenden Seite stellen wir weitere Straßenfahrzeuge von Thomas Eißler aus Jena vor. Immer wieder findet dieser Modellbauer neue Möglichkeiten, seine Straßenfahrzeugsammlung zu erweitern. Über die dabei gemachten Erfahrungen wird im folgenden berichtet.
Bei TT-Fahrzeugumbauten kann man nur auf wenig handelsübliches Material zurückgreifen. Deshalb ist der Modelleisenbahner gezwungen, vieles selbst herzustellen und auch Kompromisse einzugehen. Wichtig ist dabei vor allem, daß die Hauptmaße stimmen und die fahrzeugtypischen Charakteristika des jeweiligen Vorbilds dargestellt werden. Dazu gehören u. a. die Form der Fahrerkabine und der Kühlergrill. Ein ausgiebiges Studium des Vorbilds ist alo unerläßlich. Einige Bemerkungen zur Herstellung von Fahrerkabinen: Die einzelnen Teile der Kabine wie Seitenteile, Dach, Frontpartie und Scheibe werden im richtigen Maßstab auf glasklares, 1 bis 1,5 mm starkes Polystyrol mit Kopierstift gezeichnet. Die Konturen der Fenster, Türen, Sicken usw. sind anschließend mit einer spitzen Reißnadel sorgfältig einzuritzen. Die Teile werden nun exakt ausgesägt, mit Plastikfix verklebt und verspachtelt sowie etwas verschliffen. Türgriffe, Haltegriffe und andere Details aus dünnem Kupferdraht sind an den vorgesehenen Stellen mit Saladur zu befestigen. Für die Darstellung der Scheinwerfer bohrt man am besten mit einem 1- oder 1,5-mm-Bohrer entsprechende Löcher. Sind diese Arbeiten beendet, wird das Rohbaugehäuse auf das vorbereitete Fahrgestell aufgeklebt, und es werden Kleinteile, u. a. Einsteigleisten, Lufteinlaß und Kühlergrill befestigt. Der Kühlergrill läßt sich leicht aus dickerem schwarzen Papier herstellen. Nun ist die Kabine zu lackieren, wobei natürlich die Fenster lackfrei bleiben müssen. Die Scheinwerfervertiefungen werden mit Silberbronze ausgelegt, Scheibenwischer angedeutet (in Frontscheibe einritzen) und bei etwas Geschick Rückspiegel angesetzt. Dann kann die Probefahrt beginnen. Die Aufbauten sollte man mit herkömmlichen Methoden basteln, auf die hier nicht näher eingegangen wird. Abschließend sei noch bemerkt, daß sich mit der vorgestellten Technologie nur relativ kantige Fahrerkabinen ohne große Rundungen herstellen lassen. Dafür aber gibt es genügend Vorbilder, so die Typen Kamas, Jelcz, MAN bzw. ROMAN, Volvo und ZT 320.
Noch ein Tip: Eine leicht gebogene Frontscheibe stellt man am besten aus glasklarem Polystyrol her. Dieses Material kann über einem heißen Lötkolben gebogen werden.

1 Dieser IKARUS-Luxusreisebus entstand aus einem handelsüblichen und recht spielzeughaft wirkendem Modell. Die Fensterstege wurden gemäß dem Vorbild entfernt und Lüftungsaufsätze auf dem Dach angebracht. Die Dachheckpartie mußte etwas befeilt werden. Anschließend ist das Fahrzeug farblich behandelt worden. Die Anschrift besteht aus Abreibebuchstaben. Die Räder stammen von der ersten Serie des Modells; die derzeit vom Hersteller verwendeten sind viel zu groß!
2 Grundlage für den W 50-Tanksattelzug einer Thüringer Lackfabrik bildete der TT-Containersattelzug. Der W 50 wurde farblich behandelt sowie mit einer gelben Rundumleuchte und einem Gefahrengutschild versehen. Bei dem Auflieger handelt es sich um einen reinen Selbstbau, wobei das leicht gekürzte Achsaggregat vom TT-Containersattelauflieger verwendet werden konnte. Der Kessel ist ein mit Glanzpapier umhülltes PVC-Rohrstück, das lackiert und beschriftet wurde.
3 Der gelungene „Budamobil"-Auflieger vom VEB Modellkonstrukt Leipzig ist eine gute Voraussetzung, um den TT-Straßenfahrzeugpark zu erweitern. So kam diese Volvo-F 10-Sattelzugmaschine zustande, da die handelsübliche TATRA-Zugmaschine mit derartigen Aufliegern nicht vorbildgetreu ist. Das Fahrzeug wurde aus einem abgewandelten W 50-Fahrgestell und einem selbstgebauten Fahrerhaus hergestellt.
4 Der MAN-16.240 FNL-Lastzug ist bis auf das Fahrgestell – dabei handelt es sich um ein verlängertes W 50-Fahrgestell – vollkommen selbst gebaut worden.
5 Ein ROMAN-Diesel-Sattelzug des Typs 19.215 DF mit Rungenauflieger. Die Zugmaschine besteht aus farblosen Polystyrolplatten und einem geänderten Fahrgestell. Hinzu kommt ein TT-Aufliegeruntergestell. Bei dem Aufbau handelt es sich um veränderte Volvo-Pritschen.
6 Mit einem Deutrans-Auflieger wurde der Scania-142H-Sattelzug versehen. Wie die ROMAN-Zugmaschine (Abb. 5) konnte auch dieses Fahrzeug aus Polystyrolplatten gefertigt werden. Hinzu kam der handelsübliche Sattelauflieger.
7 Die TATRA-813-6x6-Schwerlastzugmaschine und der TATRA-813-8x8 Hinterkipper für 17,5 t Nutzlast entstanden aus handelsüblichen TATRA-Zugmaschinen. Zusätzliche Details wie Spiegel, Tank usw. wurden noch zusätzlich angebaut. Beide Fahrzeuge sind farblich behandelt worden.
Erwähnenswert ist auch die hervorragend gestaltete Kulisse, die den Autobahnabschnittt und das Neubaugebiet Jena-Lobeda darstellt.
Fotos: Verfasser

Fahrbare Laderampe

Die fahrbare Laderampe nach Blatt 68 der Musterzeichnungen für Inventarien der Preußischen Staatseisenbahnen war noch in den 70er Jahren auf manchen kleinen Bahnhöfen vorhanden. Sie wurde auf Bahnhöfen ohne Rampenanlagen vorgehalten und diente vor allem Viehverladungen. Dabei wurde das Gerät vor die geöffnete Schiebetür des G-Wagens gefahren, so daß sich die Krallen am oberen Ende hinter den Schiebetürschienen festklemmten.
Aus wenigen Sperrholz- bzw. Holzfurnierresten läßt sich das interessante Gerät leicht nachbilden. Für die Räder sind solche aus Kunststoff von einem Pferdewagenmodell gut verwendbar. Die Beschläge aus Flachstahl können durch aufgeklebte Papierstreifen nachgebildet werden. Auf der Ladestraße eines kleinen Bahnhofs in ländlicher Gegend aufgestellt, wird das Gerät einen Blickfang für den Betrachter bilden.



Text und Zeichnung: G. Fromm, Erfurt

Uwe Groth (DMV), Dresden, und
Hans-Dieter Rändler (DMV), Dresden

Die Traditions-lokomotive 38 205 als H0-Modell

Als Traditionslokomotive ist die 38 205 hinreichend bekannt. Unzählige Sonderfahrten fanden bereits mit dieser sächsischen Personenzugdampflokomotive statt. Im Heft 12/88 des „me" wurde das PIKO-Modell der Baureihe 38^{2-3} vorgestellt und einiges über die Geschichte dieser Baureihe veröffentlicht. Das Erscheinen des H0-Modells von PIKO regte uns zum Bau der nachfolgend beschriebenen Varianten an. Dabei geht es weniger um eine in jedem Arbeitsgang genau erläuterte Bauanleitung. Vielmehr möchten wir auf die notwendigen Änderungen am Industriemodell hinweisen.

Die von uns beschriebenen Technologien sollen dabei nur als Anregungen verstanden werden. Jeder interessierte Bastler wird ohnehin seine eigenen den Möglichkeiten und Voraussetzungen entsprechenden Methoden finden. Die Fotos verdeutlichen die im Text aufgeführten Änderungen. Da sich im Verlaufe der Zeit wie wohl bei jeder anderen Lokomotive auch gewisse bauliche Veränderungen am Vorbild ergeben haben, ist am Schluß des Beitrags auch das Aussehen der 38 205 als Betriebsdienstmaschine beschrieben. Ein solches Modell wurde von uns ebenfalls nachgebildet.

Die Lokomotive

Nachdem die als Basismodell verwendete PIKO-BR 38^{2-3} von ihrem Tender getrennt wurde, zerlegen wir die Lokomotive vollständig in ihre Einzelteile. Sollte nicht sehr viel Klebstoff verwendet worden sein, empfiehlt es sich, auch die Verbindung zwischen Kessel und Führerhaus zu lösen. Die meisten anderen Verbindungen sind gerastet. Die Pumpen werden ebenfalls vom Kessel abgelöst, ebenso der Vorwärmer vom Umlauf.

Der wichtigste Unterschied zwischen den ersten 20 Maschinen und den später gelieferten Exemplaren beim Vorbild besteht in der niedriger gelegenen Ausführung des Umlaufs. Er muß nach Abb. 3 mit Ausnahme der Führerhausbodenplatte völlig neu angefertigt werden. Die seitlich am Führerhaus überstehende Bodenplatte feilen wir auf einer Länge von 8 mm von hinten her bis auf die Breite des Führerhauses ab. Darunter ist rechts und links eine nach Zeichnung gefertigte Polystyrolplatte zu setzen, wodurch die Abstufung des Führerhauses im hinteren Teil nachgebildet wird. Das Riffelblech wurde durch Einritzen mit einer Reißnadel dargestellt. Diese Methode hat sich nachträglich nicht als die geeignetste erwiesen. Günstiger wäre es, Kupferfolie mit einer Feile zu prägen und diese dann auf das Umlaufblech zu kleben.

Kommen wir nun zum Kessel. Der beim PIKO-Modell wohl nicht so recht gelungene Schornstein wird gegen einen solchen der BR 75.5 (DR-Variante) getauscht. Um dessen Wanddicke zu verringern, ist er vorher auszubohren. Da bei der Variante mit niedrigerem Umlauf der Vorwärmer weiter vorn montiert ist, macht sich eine recht komplizierte Änderung des Rohrverlaufs auf dem Kessel notwendig. Die Pumpenabdampfleitung zum Vorwärmer ist leider auf dem Kessel direkt an den kleinen Öldruckleitungen der Zentralschmierung angespritzt. Deshalb haben wir uns entschlossen, diese Leitung komplett mit den gesamten Öldruckleitungen abzuschaben und beides neu zu verlegen. Die Ölleitungen werden aus dünnen Kupferdrähten nachgebildet und an den Punkten mit einzelnen Drähten befestigt, wo sich die Originalleitungen am Kessel befinden (Abb. 1 und 2). Die Pumpenabdampfleitung wurde zwischen der Speisepumpe und dem Vorwärmer aus Bronzedraht mit entsprechendem Durchmesser neu angefertigt und am Modell angebracht. Die neue Lage des Vorwärmers ist auf den Abb. 1

1 und 2 Lokführer- und Heizerseite der Traditionslokomotive 38 205. Deutlich sind die vielen notwendigen Änderungen am Ausgangsmodell zu erkennen.

3 Der neu herzustellende Umlauf. Alle schraffierten Teile werden vom Originalumlauf übernommen. Für die Spurkränze der Kuppelradsätze sind am Umlauf hier nicht dargestellte Aussparungen anzubringen.

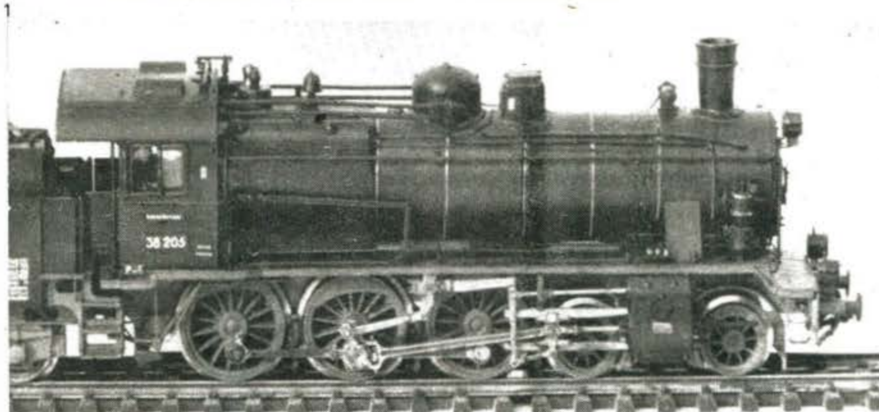
4 Kreuzkopfgleitbahnträger mit Führungshülse

5 Der Voreilhebel

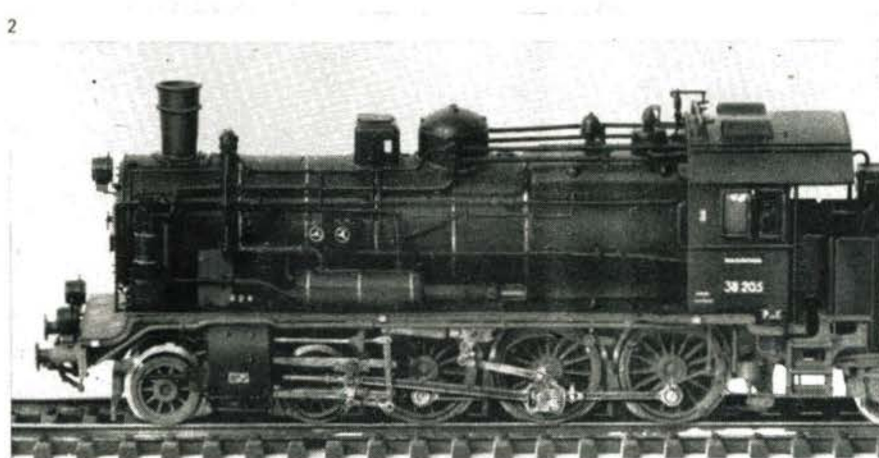
6 Die Verkleidung des Sicherheitsventils

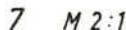
7 Der Schornstein

1



2





und 2 zu erkennen. Zur Befestigung von Rohrleitungen am Kessel hat sich folgende Methode bestens bewährt: Im Verlauf der Rohrleitung werden am Kessel an geeigneten Stellen Bohrungen (Durchmesser 0,5 mm) eingebracht. Aus einzelnen Kupferdrähten sind Ösen zu biegen. Mit diesen ist die Leitung am Kessel zu befestigen. Von innen fixiert man die Drahtenden mit etwas Klebstoff. Flansche entstanden aus Polystyrol, und zwar aus einem Stäbchen entsprechenden Querschnitts. Von diesem sind Scheiben abzuschneiden und mittig zu bohren. Die Zweiteiligkeit der Flansche wird durch Einkerben mit einem Laubsägeblatt oder einer Schlüsselfeile dargestellt. Als Speisepumpe verwenden wir eine solche der BR 75^{5}. Die Verkleidung der Einströmrohre ist komplett vom Kessel abzufeilen. An dieser Stelle werden völlig neu aus Polystyrol angefertigte Teile eingepaßt. Alle am PIKO-Modell freistehenden Rohrleitungen bilden wir aus Bronzedraht nach. Auf dem Umlauf sind noch die Aufwerfhebel der Steuerung, die vom Steuerungsträger des Ursprungsmodells abgetrennt wurden, zu montieren. Nun ist die Steuerstange rechts auf dem Umlauf anzupassen. Zunächst wird der Kasten für den Steuerbock entsprechend der neuen Lage des Umlaufs vergrößert. Der senkrechte Teil des Aufwerfhebels der Steuerung muß von der Steuerstange abgefeilt und in erforderlicher Größe neu angefertigt werden. Aus 1 mm dickem Draht bildeten wir die gekröpfte Steuerwelle zwischen den beiden Aufwerfhebeln nach. Auf dem kleinen Dampfdom vor dem Führerhaus sind noch zwei Sicherheitsventile einschließlich der dazugehörigen Seilzüge anzubringen. Die Rauchkammertür versehen wir mit einem Zentralverschluß und der Laterne für das Dreilichtspitzensignal. Alle Nummernschilder am Modell müssen sorgfältig auf eine normale Breite graviert werden, da sie beim Herstellen im Spritzgießwerkzeug unverständlicherweise als EDV-Schild vorgesehen sind. Die restlichen noch fehlenden Zurüstteile des Originalmodells werden nun noch, wie bei der PIKO-BR 38^{2-3} vorgesehen, montiert. An der Heizerseite bringt man jetzt die auf den Bildern ersichtliche Dampfheizleitung und die elektrische Leitung mit ihren Verteilerkästen an. Rechts vorn am Umlauf befinden sich eine Aufstiegsleiter und ein dazugehöriger Handgriff. Damit ist das Lokomotivgehäuse im Rohbau fertiggestellt.

Wenden wir uns dem Fahrwerk zu. Am Zylinderblock entfernt man die Einströmrohrverkleidungen und die Schieberkästen. Die neuen Schieberkastendeckel sind aus geeigneten anderen Zylinderblöcken zu gewinnen. Beide Zylinder haben wir durch Einkleben eines Plaststreifens wieder zu einem Block verbunden. Für diesen Streifen ist der Rahmen beim Einbau entsprechend auszuarbeiten. Eine Besonderheit der ersten 15 Maschinen dieser Baureihe war die Lage des Voreilhebels hinter dem Kreuzkopf. Der Kreuzkopfgleitbahnträger wird so angepaßt, daß er unter dem neuen Umlauf montiert werden kann. Gleichzeitig ist er im oberen Teil so zu verbreitern, daß die neue Schieberschubstangenführung aufgenommen werden kann (Abb. 4). Die Schieberschubstange kürzt man auf einen Lagerabstand von 14,5 mm. Die neue 25 mm lange Schieberstange besteht aus 0,8 mm dickem Bronzedraht, der am hinteren Ende flachgedrückt wurde, um die Bohrung (Ø 0,5 mm) für die Lagerung am Voreilhebel aufzunehmen. Der neue Voreilhebel entsteht aus 0,5 mm dickem Messingblech (Abb. 5). Weitere Details wie die Leitungen unterhalb des Führerhauses usw. kann man auf Abb. 1 erkennen. Einige Bemerkungen zum Pumpenantrieb: In der Führerhausbodenplatte wird ein kleines Langloch ausgearbeitet. Die senkrechte Stange winkelt man im Führerhaus um 90° ab und lagert sie in einem kleinen Polystyrolstück, das im Führerhaus eingeklebt wird. Die anderen Gelenke des Gestänges bestehen aus kleinen ineinandergreifenden Ösen. Die kleine Gegenkurbel auf der hinteren Kuppelachse entstand aus einem Uhrwerksdistanzbolzen einer mechanischen Armbanduhr und einer aus Messingblech angefertigten Kurbel. Der kleine Niet zur Befestigung des Gestänges an der Kurbel wurde aus Draht selbst angefertigt.

Der Tender

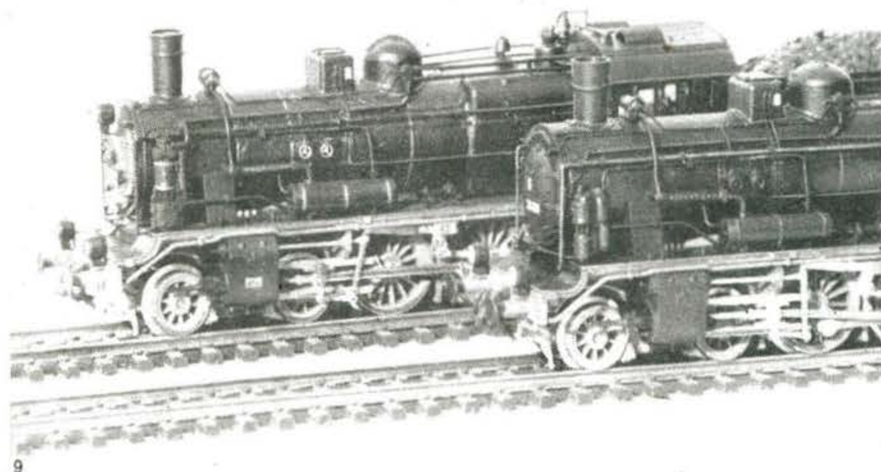
Am Tender gab es nur geringfügige Änderungen. Die als Zurüstteil beigelegte Stange zum Öffnen des Wasserkastendeckels ist an der Traditionslokomotive nicht vorhanden. Hinter dem Wasserkastendeckel befindet sich eine kurze senkrechte Stange, die als Anschlag dient. An den Aufstiegsleitern wird noch je ein Handgriff angebracht. Auch das Dreilichtspitzensignal muß nachgerüstet werden. Selbstverständlich erhält der Tender auch echte Steinkohle.

Der Getriebeblock ist schwarz zu gestalten. Dieser Hinweis soll hiermit gleichzeitig an den Hersteller des Modells gehen, denn der schwarze Getriebeblock wirkt, wie die Bilder beweisen, bedeutend weniger störend als der rote. Somit wäre ein Einsatz von schwarzem Plastmaterial bei der Herstellung dieser Baugruppe wünschenswert (Abb. 10).

Das Finish

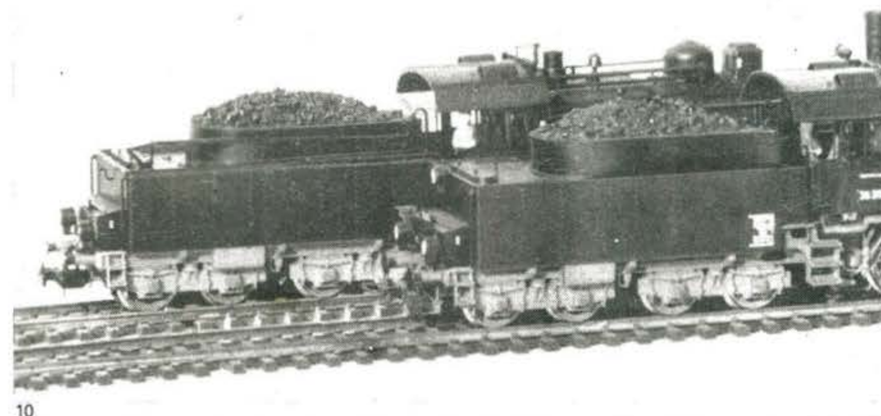
Nachdem das Lokomotivgehäuse lackiert und der Umlauf auf seiner Unterseite und an den Seitenkanten mit roter Farbe behandelt wurde, müssen die messingfarbenen Kesselbänder nachgestaltet werden. Dafür eignen sich aus

8



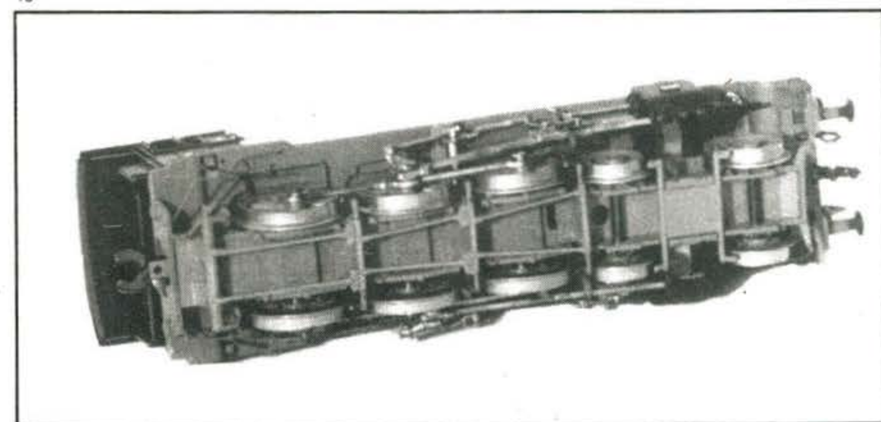
8 Diese Abbildung soll die wichtigsten Unterschiede der beiden Bauzustände im vorderen Bereich veranschaulichen, wie Schornsteine, Pumpen, Laternenanordnung und Rauchkammerzentralverschluß. Die im Vordergrund abgebildete Lokomotive zeigt die 38 205 als Betriebsdienstmaschine.

9



9 Die Unterschiede am Tender sind auf diesem Foto (Laternenanordnung, Wasserkastendeckelgestänge) erkennbar.

10



10 Ein Blick unter den Umlauf mit den auf der Zeichnung nicht dargestellten Aussparungen für die Spurkränze der Kuppelradsätze.

11 Beide Lokvarianten nebeneinander. Deutlich zu sehen sind die Unterschiede im Bereich der Kesselsicherheitsventile. Die Traditionslokomotive fällt durch ihre Messingkesselbänder auf.

12 Hier die Heizerseite der Betriebsdienstvariante der 38 205. Der Schornstein wurde neu angefertigt, die Speisepumpe konnte jedoch von der PIKO-BR 38^{2-3} übernommen werden.

13 Im Gegensatz zur Abb. 12 wurden bei der Traditionslok der Schornstein und die Speisepumpe von der BR 75.5 übernommen.

Fotos und Zeichnungen: U. Groth, Dresden

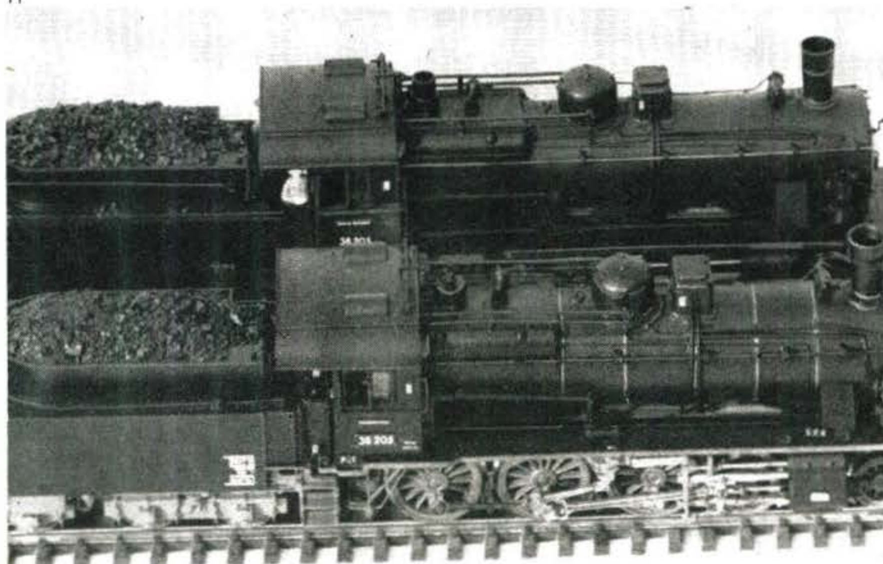
Geschenkbändern gewonnene Streifchen, die mit geeignetem Klebstoff am Kessel befestigt werden. Die Handräder der Speiseventile und die Ölsperren wurden mit Goldbronze behandelt. Lokschilder können über die Arbeitsgemeinschaft 3/14 „Saxonia" des DMV, PSF 117, Dresden 22, 8023, bezogen werden. Die Verteilerkästen der elektrischen Anlage werden mit gelber Farbe ausgelegt. Schraubenkupplungsattrappen und Bremsschläuche vervollständigen das Modell (Abb. 13). Das Fahrwerk läßt sich noch verfeinern, indem man die Radreifenaußenflächen mit roter Farbe behandelt sowie Steuerungsteile und Bremsklötze mit stark verdünnter Farbe altert.

Die 38 205 als Betriebsdienstmaschine

Mancher Modellbahnfreund wird sich aber mehr für eine Variante dieser Lokomotive zur Zeit ihres Betriebseinsatzes vor Planzügen der DR interessieren. Deshalb sei nachfolgend auf die auffälligsten Unterschiede zwischen beiden Varianten eingegangen.

Bei der Plandienstlok kann die Speisepumpe direkt vom PIKO-Modell übernommen werden. Die Sicherheitsventile auf dem kleinen Dom vor dem Führerhaus waren durch einen Aufsatz (Abb. 6) verkleidet. Ein Dreilichtspitzensignal war nicht vorhanden. An dieser Stelle montiert man die beim Originalmodell mitgelieferten Halter. Vor der Herrichtung der 38 205 als betriebsfähige Traditionslokomotive besaß diese einen Blechschornstein (Abb. 7). In begrenztem Umfang können ernsthaft am Bau dieser Lok interessierte DMV-Mitglieder unter Angabe der Mitgliedsnummer diesen Schornstein als Gießharzteil von H.-D. Rändler, Käthe-Kollwitz-Ufer 20, Dresden, 8019, beziehen. Am Tender war das mitgelieferte Gestänge zum Öffnen des Wasserkastendeckels ursprünglich auch bei dieser Lok vorhanden. Der Zentralverschluß der Rauchkammertür ist erst wieder bei der betriebsfähigen Aufarbeitung als Traditionslokomotive montiert worden. Soviel zu den Unterschieden. Der Modellbahnfreund kann nun zwischen beiden Varianten auswählen. Der Nachbau dieses Modells lohnt sich auf jeden Fall, da doch gravierende Unterschiede zwischen den beiden Umlaufvarianten bestehen und die 38 205 unseren Triebfahrzeugpark sinnvoll bereichert (Abb. 11 bis 13).

11



12



13



Vorschau

Im Heft 4/90 bringen wir u. a.:

- Museumseisenbahnen in der BRD;
- Akku-Triebwagen auf der ehemaligen Werkbahn Zinnowitz–Peenemünde;
- Der erste VT in Preußen;
- Gemeinschaftsanlage der DMV-AG Weida;
- Feldbahnen im Modell.

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Dresden – AG 3/7
Tag der offenen Tür bei der Historischen Feldbahn Dresden anläßlich des Internationalen Denkmaltags am Sonnabend, dem 21. April 1990, von 11.00 Uhr bis 18.00 Uhr im Feldbahngelände in 8080 Dresden-Klotzsche, Stralsunder Str. (gegenüber dem Postamt Klotzsche). Gezeigt werden Elektro-, Dampf- und Diesellokomotiven, eine Benzollokomotive sowie Zubehör. Betriebsfähige Lokomotiven werden vorgeführt, Mitfahrt im Feldbahnzug möglich. Viele Neuzugänge!

3. Potsdamer Gemeinschafts-Modelleisenbahn-Ausstellung
Zum dritten Mal laden die Arbeitsgemeinschaften 1/31 Dallgow, 1/32 Potsdam, 1/56 Teltow, 1/57 Töplitz, 1/69 Babelsberg und 1/75 Neuseddin alle Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde zu ihrer Gemeinschafts-Modelleisenbahn-Ausstellung während der Osterfeiertage 1990 in die „Kulturelle Einrichtung der NVA Potsdam", Berliner Straße/Schiffbauergasse (Nähe Grenzübergang Glienicker Brücke) ein. Zu besichtigen sind verschiedene Anlagen in unterschiedlichen Nenngrößen, eine umfangreiche Kollektion von H0-Fahrzeugen aus 40 Jahren DDR-Modellbahnproduktion und eine Darstellung über die Dampflokomotiven der BR 03. Wie in der Vergangenheit gibt es wieder Verkaufs- und Beratungsstände. Öffnungszeiten:
12. April 14.00 Uhr–18.00 Uhr, 13. April bis 15. April 10.00 Uhr–18.00 Uhr, 16. April 10.00 Uhr–17.00 Uhr.

Sonderfahrten

AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg"
Öffentliche Traditionsfahrten am 19./20. Mai, 23./24. Juni, 15. Juli, 5. und 26. August, 15./16. September sowie 7. Oktober 1990.
Radebeul Ost ab 9.00 und 13.00 Uhr über Moritzburg nach Radeburg und zurück; Rückkehr etwa 12.00 und 18.00 Uhr. Fahrkartenbestellungen bitte nur durch Einzahlung des Teilnehmerpreises von 5,– M (Kinder bis 10 Jahre 3,– M) per POSTANWEISUNG an: DMV, AG 3/58 „Traditionsbahn", PSF 56, Radebeul 1, 8122.
Auf dem Empfängerabschnitt bitte Fahrtag, Zug und Personenzahl angeben! Restkarten an den Zügen.

Arbeitsgemeinschaften

Nachstehende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:
Berlin, 1072
Vorsitzender: Klaus Drobeck, Köpenicker Str. 114
Senftenberg, 7840
V.: Siegfried Deckert, Großenhainer Str. 24
Laucha, 4807
V.: Torsten Jäger, Am Brückenholz 22
Bleicherode, 5502
V.: Olaf Wenkel, Joh.-Sebastian-Bach-Str. 30
Wolfen 3 – 4440
V.: Hartmut Opfermann, Str. d. Aktivisten 27
Leipzig, 7050
V.: Gunther Helbig, Fuchshainerstr. 4
Magdeburg, 3040
V.: Ricardo Post, Brandenburger Str. 4

AG 1/50 „Kleinbahnen der Altmark"
Die Arbeitsgemeinschaft sucht interessierte Modelleisenbahner zur Mitarbeit an der Gemeinschaftsanlage. Benötigt werden vor allem fundierte Kenntnisse auf elektrotechnischem Gebiet sowie in der Landschaftsgestaltung. Freunde, die ernsthaft an der Mitarbeit interessiert sind, melden sich bitte beim Vorsitzenden der AG, Freund H.-W. Bürkner, Waldeyerstr. 13, Berlin, 1035.

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte"
Der im vergangenen Jahr wegen erhöhter Waldbrandgefahr ausgefallene Jahrgang X („Bahnen im Osthavelland") der Wanderungen „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg" findet am Sonnabend, dem 9. Juni 1990, statt. Weitere Informationen (Ausschreibungen) können bei Ernst Gladasch, Fischerinsel 10, Berlin, 1020, angefordert werden.

Verschiedenes

Kommission für Jugendarbeit des Präsidiums
Lager für Erholung und Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn
Auch 1990 organisiert die Kommission für Jugendarbeit des Präsidiums des DMV gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn zwei Lager für Erholung und Arbeit. Teilnehmen können Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren. Hier die Termine:
17. Lager für Erholung und Arbeit vom 8. Juli bis 20. Juli 1990 in Droyßig bei Zeitz.
18. Lager für Erholung und Arbeit vom 9. Juli bis 20. Juli in Kietz. Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt 30 Stunden. Am arbeitsfreien Wochenende sind Exkursionen vorgesehen.
Bewerbungen sind bis zum 15. April 1990 an die Kommission für Jugendarbeit des Präsidiums, Freund Hans-Dieter Weide, Georg-Schumann-Str. 261, Leipzig, 7022, zu richten. Die Meldungen müssen folgende Angaben enthalten: Namen, Vornamen, Geburtsdatum, Personenkennzahl, Wohnanschrift.

Reichsbahndirektion Dresden
Beauftragter des Präsidenten für den Traditionsbetrieb
Jubiläumsveranstaltungen 1990
26./27. Mai
100 Jahre Schmalspurbahn Zittau–Kurorte Oybin/Jonsdorf
7./8. Juli
100 Jahre Strecke Heidenau–Altenberg (ursprüngl. Schmalspurbahn Mügeln–Geising)
14./15. Juli
100 Jahre Strecke (Freiberg-)Berthelsdorf–Brand-Erbisdorf–Langenau
14./15. Juli
125 Jahre Strecke Gößnitz–Gera
22./23. September
125 Jahre Strecke Greiz–Neumark
Alle oben genannten Jubiläen sind mit dem Einsatz von Traditions- oder anderen Sonderzügen verbunden.

In Leipzig an der Leinwand
Am Dienstag, dem 13. März 1990, findet für alle interessierten Eisenbahnfreunde im Kulturraum des Bahnbetriebswerks Leipzig Hbf West, Berliner Straße 90, Leipzig, 7010, ein Vortrag über den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke statt. Einlaß 18.30 Uhr, Beginn 19.00 Uhr. Referent ist das Mitglied des Verwaltungsrates der „Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG", Herr Wolfgang Schmidt, Sigmaringen (BRD).
BV Halle (Saale) des DMV

Wer hat – wer braucht?

Biete: H0; BR 38, 50, 80, 81, 86, E 44, E 69, V 200, BN 150, Bausatz SKL blau, SAXONIA-Zug, versch. Wagen, Straßenfahrz., Eisenbahnliteratur. Liste anfordern. **Suche:** BR 84, Dampflokeigenbauten, Maschinen ausl. Firmen, Drehscheibe, Ringlokschuppen, Figuren, Straßenfahrz., Literatur. Horst Heintzel, Max-Hünig-Str. 22 / 62-26, Dresden, 8080.

Biete: „me" Hefte 11, 12/78; 1–12/79; 3/80; 1, 2, 9/81; Güterwagen-Handbuch (Ausg. 88); DMV-Broschüre „Geithain – Leipziger Eisenbahn". **Suche:** Bauanleitung für BR 64 u. V 60/106 in TT (Übersichtszeichnungen, Skizzen u. Fotos) auch leihw.; Gehäuse 23^{10}. A. Schuster, Steinstr. 19 B, Coswig, 8270.

Biete: H0; BR 01^5, 03 (Schicht), 03, 23, 24, 38, 41, 50, 55, 64, 66, 75, 80, 81, 86, 89, 95, 106, 110, 118, 120, 130, V 200, VT 137 (alt), SVT 137, M 61, ETA 178 (m. Antrieb), E 11, 211, 242, E 44, E 44 AEG, E 46, E 69. **Suche:** Rollendes Material u. Zubehör in 0 u. I, gleiches für LGB u. Schmalspurmaterial. R. Guth, Taubenbreite 9, Quedlinburg, 4300.

Biete: Dias von DR-Lokomotiven (Regel- u. Schmalspur). Liste gegen Freiumschlag anf.; $H0_e$-Güter- u. Reisezugwg. (2achs.).
Suche: $H0_e$-Reisezug- u. Güterwg. (4achs.). Nur Tausch! Rainer Macht, August-Bebel-Str. 3a, Graal-Müritz, 2553.

Biete: transpress-Literatur; „me" 1971 (geb.); Fahrzeuge TT u. N; KB-DR ab 1978. **Suche:** Dampflok in Glasers Annalen 1947–1967; Die schmalspur. Staatsb. im Königreich Sachsen; KB-DR vor 1975; „me" 1952, 53, 54, 56, 57, 63; Dienstvorschr. der DR u. Buchfahrpl.; Fahrz. in TT, TT_m. Liste anfordern! Thomas Reuter, Str. d. Jugend 12, Sondershausen, 5400.

Biete: „Das gr. Anlagenbuch"; „Privat- u. Kleinbahnarchiv 1"; Modellelektronik; „Berlin u. seine S-Bahn"; Die MPSB; Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße; Bilder v. d. Eisenbahn 1984, 85, 87; Ellok-Archiv; Straßenbahn-Archiv 5; Vom Gedanken zur Wirklichkeit; ETA 178 m. Antr. **Suche:** „me" 1952–57, 2/64, 2, 3/78; Rügensche Kleinbahnen; Modellbahnbücherei 10, Muskauer Waldeisenbahn; H0-Straßenfahrz.; HERR-Material; Fahrwerk BR 55 (N); PIKO Verschlagwg., Kalkkübelwg.; DMV-Broschüren. Andreas Walter, Neue Str. 22, Fach 260-33, Gotha 8, 5800.

Biete: Modellbahnsammlung in H0 ab 1950; Eisenbahnliteratur u. -kalender aller Art sowie Modellautos versch. Firmen im Maßstab 1:87. Bitte Liste m. frank. Rückumschlag anfordern! Jürgen Friedel, Am Stadtgraben 3, Jena, 6902.

Biete: H0-Lok-Sammlung; N BR 65. Liste n. g. Freiumschlag. **Suche:** Loks in TT, besonders Eigen- u. Umbauten; ROKAL u. KRÜGER, außer BTTB; in 0: Loks u. Wagen von LIEBMANN/STADTILM, ZEUKE. W. Stellmacher, Berliner Str. 46, Welzow, 7533.

Biete: H0; SKL (Bausatz); $H0_e$-Schmalspurweg. „technomodell". **Suche:** $H0_e$-Rollböcke, H0-Kfz-Modelle. Rolf Decker, Friedensstr. 23, Perleberg, 2910.

Tausche: KIBRI-Bausatz B-10128 „Schwerlastselbstfahrer m. Ladegut 300 MVA Trafo" gegen andere KIBRI-Fahrzeug-Bausätze. Peter Mählig, Aueweg 10, Dürrhennersdorf, 8701.

Biete: H0 Lkw-Modelle. **Suche:** N; Dampf- u. Diesellokomotiven, Personen- u. Güterwagen der DRG/DR. T. Hardtke, Dammstr. 7, Schönebeck (Elbe), 3300.

Biete: $H0_e$-Rollwagen, Rollböcke, Feldbahnlok, sowj. Dampflok O^8 u. zwei Wagen; BR 23 H0; Berliner Straßenbahnen, Archiv Würtemberg, Lokomotiven von Borsig, Hist. Bahnhofsbauten (nur Tausch).
Suche: HERR Gepäck- u. Personenwg. grün u. rot/creme, I K $H0_e$ u. BR 84 H0, 99 5902-6 $H0_m$, „BR 44", BR 01–96 u. 97–99 Holzborn/Kieper, Broschüren üb. Schmalspurb. Klaus Schmidt, E.-Weinert-Siedlung 69, PF 172/19, Fürstenwalde (Spree), 1240.

Nachruf

Am 28. Januar 1990 verstarb unser Freund

Rolf Kluge

im Alter von 66 Jahren.

Rolf Kluge gehörte zu den Mitbegründern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR. Bereits 1951 rief er die Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Meißen mit ins Leben. Rolf Kluge, der bekannte Berufsfotograf aus Lommatzsch, war mit der Eisenbahn eng verbunden. Sein Engagement für die Modelleisenbahn und das Vorbild machte ihn vor allem durch einmalige Fotoarbeiten international bekannt. Für uns bleibt Rolf Kluge unvergessen.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Arbeitsgemeinschaft 3/4 Meißen — Präsidium

Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88.

Suche Tauschpartner für Eisenbahnlit. Schubert, Raudener Str. 6c, Uhyst, 7701

Suche Märklin H0 roll. Mat. Jentzsch, W.-Albr.-Weg 177c, Leipzig, 7025

Suche PIKO N-Mat. u. Märklin Spur 00. Nütz, Magdalenenstr. 30, Leipzig, 7021

Suche H0 BR 89 (grün), 84, 91, N 55, HERR-Schmalspur, II_e, $H0_e$-„technomodell", Messingbausätze, Literatur. Rabe, Nr. 3, Kuhschnappel, 9271

Suche „me" Jhg. 1977–1985. J. Just, Berliner Str. 31, Erkner, 1250

Suche Tauschpartner im In- und Ausland, alle Spurweiten. Liste geg. Freiumschl. an: B. Wolff, Bahnhofstr. 12, Wahlitz, 3101

Suche Weichen für Spur I, Blech, großer Kreis el. E. Unger, Rollandstr. 22, Karl-Marx-Stadt, 9063

Suche „me" 1952–71, gut erh., ungeb., kompl. Jhg., Sonderhefte sowie Heft 11 u. 12/83, 2/84. Zuschr. m. Preis an: S. Petzold, Lassallestr. 9, Auerbach, 9700

Suche BR 84 Hru., 62 Bergfelde, 61 EAW-Treptow, PIKO Express 2achs. Stroml., SAXONIA. Biete im Tausch: H0 SU-Modell Güterzugdampflok Dn2v Reihe O", Strab. Tw und Bw Typ Wien $M/_{m3}$ mit Mot., Straba. Leipzig offen ESPEWE, Tender 2'2' T 31, alte KFZ, Gehäuse BR 55 in N gegen Geh. BR 89 DR in H0. Weiß, Zellaer Str. 9, PSF 216-001, Suhl, 6051

Suche alte Modellautos 1:87 ESPEWE u. ausländ. Herst. sowie Eigen- u. Umbauten, Modellbausätze Monti, Kovodruzstvo (TATRA 815, 6 × 6; LIAZ 110.551), Bausatz Harley Davidson Polic Bicc. H-D FHL; FHLX. M. Kynast, Henriettenstr. 33, Karl-Marx-Stadt, 9006

Suche Loks auch defekt u. Einzelteile. Diener, Bahnhofstr. 25, Neuwürschnitz I, 9153

Suche dringend Pers., welche nach Zeichnungen, maßstabsgerecht Hausmodelle anfertigt. Erstklassige Bezahlg., Mat. wird gestellt. Lubasch, Hannsdorfer Str. 36, Berlin, 1144, Tel.: 5 27 79 46

Suche Ellok v. TRIX (20/52 0.20/55) Spur 00, Vorkriegsprod. u. Zubehör (Signale, Lampen, Gebäude) v. Märklin u. TRIX in Spur 00 im Tausch gegen H0-Mat. o. Kauf. Friedel, Ringstr. 23A, Dessau, 4500

Suche alles über Modellbahn, Lit., H0, BR 61, Henschel-Wegmann-Zug. Kunze, WG H. Matern 120, Annaberg-Buchholz, 9300.

Biete Müglitztalb., Bay. Bf., Märkl. Wasserstr., DLA 1, Jugendlex. Eis.b., Li. u. r. d. kl. Bahn, Eisenb.-wg., Seilb. d. DDR, Strab.-A. 3, Diesell.-A., Histor. Bf. I, Bln, u. s. S-Bahn, Lex. Metros u. Tunnel d. Welt, Dampflok-Sonderb.-Eisenbahnatlas DDR, H0 Lok BR 75 u. 86, neuw. 2achs. Güterwg.
Suche Steilr. Th. Wald, Dampflok BR 01–96 in H0 BR 52 Wann.t., 64, 89 Kö, 102, 103, 119, SKL Baumaschin. ältere Kfz wie Robur, H3A, Feuerwehr, Raupe, Traktoren, Baumasch. vorzugsweise, Tausch, Kauf auch Verkauf. S. Schiller, PSF 4, Halbendorf/Geb., 8601

Biete Schmalspurzug $H0_m$ HERR, $H0_m$ Lok 99 7235 u. Kastenlok. **Suche** $H0_e$ Wagen v. „technomodell", nur Tausch. H. Estel, Lerchaweg 31, 93/20, Meißen, 8250

Biete DLA 1–4; M.-Eisenb. 1–3; M.-Anl. 1 u. 2; Gl. A. 1911–18, 20–30; H. Bahnh. 1 u. 3; L.A. Baden; russ. u. sowjet. Dampfl.; „Reisezugwg.-A. 1" u. v. a. Liste anf. „me" Jhg. In N Loks u. Wg.; Anlage 0,8 m x 2,0 m, Preis 1 200,– M.
Suche DLA 3; „Reisezugwg.-A. 2"; „me" 7, 9/54, 6/60; in N BR 55. Dömeland, Stendaler Str. 91, Arneburg, 3502

Biete ungef. Dreileiterlok der KLVM (Märklin), 65,– M. **Suche** Zweileiterlok oder $H0_e$. W. Unger, R.-Koch-Str. 24c Oberlungwitz, 9273

Biete kleine Eisenbahn TT, Die Modelleisenbahn 3, „me" 1985–89, in H0 E 44 (ohne Vorbau), Beiwagen VT 135 in TT, Geschenkpackung 30 Jahre Berliner Modellbahnen, BR 250. **Suche** in TT E 70 T 334, BR 23, Loks u. Wagen in N. Janeke, Herderstr. 23, Cottbus, 7513

Biete TT Anlage 1,60 m × 1 m, mit umfangr. roll. Mat. div. Eisenbahnlit., sowie Lokschild 01; Schauvitrine f. H0, TT, N, 8–14 Etagen, bis 1,50 m breit; in H0 div. Triebfahrzeuge u. Wagen. Liste gegen Freiumschlag anf. **Suche** H0 BR 17, 38, 39, 50, 65, 89.7, 91, E 18, 94, Kö. sowie Güterwagen, Ringlokschuppen, BR 44 u. 01. Tausch bevorzugt. Trybisch, K.-Marx-Str. 62, Naunhof, 7245

Biete S-Bahn Bln.; Hist. Bhf.-Bauten 1; Lex. Mod.-bahn; Sä. VIK; Taubenh.-Dürrh.dorf; Metros d. W.; L. u. r. d. kl. Bahnen (Minibuch); Fahrbetr. a. d. Mod.-bahn; Köhler: Güterwg.; EB in Nossen z. DL-Zeit; Trichterkupplungen $H0_{e/m}$ div. DL-Fotos s/w. **Suche** DLA 3; Schiene, Dampf u. Kamera; LA Sachsen, Baden; Württemberg, Bayern; Ellok-A. J. Haase, Hauptstr. 41, Klaffenbach, 9123

Biete Hist. BB I; BR 01; BR 44; BR 95; R. m. d. Schm.-spurb.; R. m. d. Dampfb.; Loks d. DR; Diesell.-A.; Klein- u. Pba 1; LA Baden; LA Sachsen 1 u. 2; DLA 1–4; Rzwg.-A. 1; LA Meckl./Oldenb. LA Württemb.; Dt. EB 1835–1985; Gr. Flugz.-typenb.; TT E 70 (grün); T 334 (rot u. blau); BR 86, 56, 23, 35; **Suche** Schiene, Dampf u. Kamera; Tauchfzg.; Merkb. f. Tfz; 50 J. Leipzig Hbf.; TT E 70 (braun); T 334 (grün); BR 118; ZEUKE-Mod., H0 BR 84, 89, 91; Autos 1:87; auch Kauf/Verkauf. R. Arnold, Leopoldstr. 19, Leipzig, 7030

Biete Gl. A. 1911–18, 150 J. dt. E., Saxonia, Metro, Bayr. Bhf., Straba 6, DR 1945–85, E-JB 1964, „me" u. a. **Suche** Gl. A., E-JB 1967–71, 73, 75, 76, 80 u. a. Beulig, Saturnstr. 1, Leipzig, 7063

Biete „Straßenbahn-Archiv 6", „Steilrampen über den Thüringer Wald", Die Thür. Waldb., Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt, Eisenbahnatlas DDR, „Dampflok-Sonderbauarten", Berlin und seine S-Bahn", Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Klein- u. Privatbahnarchiv 1. **Suche** Dampflok-A. 3 (BR 60–96), „BR 44", Diesellok-A. (Aufl. 1981), „Eisenbahn-Jahrbuch 1963", 64, 77, 82. Koch, Str. d. Einheit 14, Erfurt, 5082

Biete H0 BR 24, 42, 50, 56 AEG, SVT 137 3teilig, VB 40, UB 80. **Suche** SAXONIA, BR 91 (DMV), BR 118 m. 2 Zierstreifen, Rlmmp, LO-Bus, alte PIKO Kataloge, H. Tschochner, Am Sommerbad 10, Halberstadt, 3600

Biete in H0 110, 130, My 11, 106256, VT 70, E 46, VT 137 3tlg., BN 150, 55 DR, SNCF, 66, 75 sächs., SKL-Baus., MK 4, H0- u. N-Figuren. **Suche** in H0 BR 91, 84 (evtl. Verkauf). Zuschr. an: F. Hiller, Str. d. Nationen 97, Karl-Marx-Stadt, 9002

Biete im Tausch H0 Loks vers. Herst. v. BR 01 b. 99. **Suche** alt. Blechspz. v. Märklin, Bing, Hauser, Liniol, Dampfm., Eisenb., Autos usw., alt. Massefig. aus Lineol u. Elastolin. L. Wittwer, Hauptstr. 11, Ebersbach, 8705

Biete H0 BR 23, 50, 91. **Suche** pr. 38, 58. Heller, Luckenwalder Str. 76, Berlin, 1152

Biete H0 SAXONIA-Geschenkpackung. **Suche** Dampflok f. Lehmann-Bahn. M. Wagner, Neubauernweg 7, Markendorf/Siedlg., 1201

Biete Rehse E 44, E 94, D-Zugw. (Messingbl.), H0- u. N-Modelle versch. Fabr. **Suche** Märklin Sp. 00, Loks, Wagen u. Zubehör, auch def. bzw. Einzelt., bes. Geh. T 800, R 800, RS 800, Eisenb.-lit. vor 45. R. Curth, A.-Geißler-Str. 16, Penig, 9294

Verkaufe f. die Nenngröße N, Loks, Wagen u. Zubehör. Nur gesamt f. 850,– M. Ab 17 Uhr. B. Schulze, Harerländerstr. 21, Groß-Garz, 3551

Verkaufe Schmalspurbahn-A., DLA 2, „Dampflok-Sonderbauarten", Die Müglitztalbahn, Bilder v. d. Eisenb. Folge 4–7, 15,– bis 35,– M. Kühnert, Beiersdorfer Str. 10, Reuth, 9801

Tausche „me" ab Heft 3/78. Liste anfordern. H. Behnke, A.-Diesterweg-Ring 10, Spremberg, 7590

Tausche Lokomotivfotos, teils Postkarten, fast aller deutschen Lokomotiven gegen Straßenbahnfotos u. -postkarten. Zuschr. an: Dr. Bauer, PSF 132-15, Dresden, 8046

Verkaufe „me", Jhg. 61–69 (geb.), 70 u. 85–89 (ungeb.), zus. 200,– M. H. Schütt, O.-Grotewohl-Ring 21, Rostock, 2500

Verkaufe TT-Modellb. mit vielen Loks, Waggons, Gleism. u. Zubehör; alles neuwertig, f. 2 000,– M. Zuschr. an: J. Vollandt, H.-Duncker-Str. 35, Coswig, 8270

Verkaufe Modelleisenbahnanlage TT, 1,60 m × 0,80 m, separates Stellpult, 2 Trafos, 16 Weichen, 5 Entkupplungsgleise, 2 Stromkreise, 3 Züge, fertige Landschaft, 550,– M. Nur Zuschr. an: P. Lange, Wühlischstr. 29, Berlin, 1035

Verkaufe Eisenb.-Luftfahrt-Seefahrt-Lit., von 7,90 bis 158,– M. Liste anf. David, E.-Thälmann-Str. 193, Schwerin, 2752

Verkaufe roll. Mat. in H0 u. $H0_e$, Zubehör, Literatur, Poster, Drehsch., v. 3,– bis 500,– M. Liste gegen Freiumschlag. L. Großöhme, W.-Pieck-Str. 6a, Coswig, 8270

Biete Geschichte d. K. Sächs. Sts. EB., R. m. d. Schmalspurb., Buch SAXONIA, BR 81 H0, 35 TT. **Suche** „Strab.-A. 2", „Schmalspurb.-A.", H0 BR 80, 84, 91, 98, Mitteleinstiegwg. Haustein, Steinadlerstr. 5, Dresden, 8027

Reparaturservice für Modelleisenbahnen

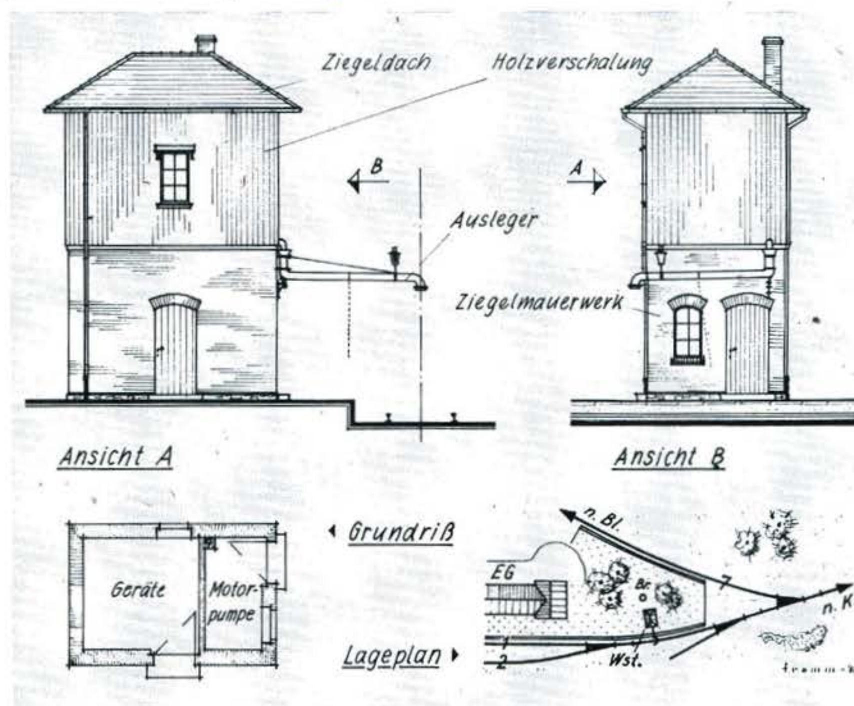
Am 13. Januar fand in den neuen AG-Räumen der „dienstältesten" Arbeitsgemeinschaft des Bezirkvorstandes Greifswald, der AG 5/2, beim Bw Neubrandenburg die in Vorbereitung der Bezirksdelegiertenkonferenz 1990 erforderliche Wahlveranstaltung statt. Mehr als die Hälfte der AG-Mitglieder waren erschienen, so daß sich die Beschlußfähigkeit ergab, um den neuen Vorstand, die künftige Revisionskommission und die Delegierten zur bevorstehenden BDK zu wählen. Vor der Wahlhandlung erstattete der bisherige Vorsitzende, Freund Bernd Wüstemann, den Rechenschaftsbericht über die letzte Arbeitsperiode des Vorstands. Er konnte auf so bedeutsame Ergebnisse wie den Ausbau der nun neuen AG-Räume, auf eine aktive Tätigkeit bei der Anfertigung einer sehr gefragten Broschüre über die Baureihe 42 sowie auf die seit Jahren stabile Beteiligung der AG am Modelleisenbahnwettbewerb verweisen. Dieser Bericht fand ebenso die ungeteilte Zustimmung aller anwesenden AG-Mitglieder wie der Bericht über die Entwicklung der finanziellen Situation der Arbeitsgemeinschaft. Auch der noch vom bisherigen Vorstand erarbeitete Entwurf des Arbeitsprogramms für das kommende Jahr wurde eingehend beraten und einstimmig beschlossen. Für den kommenden Herbst sind zwei Dinge ins Auge gefaßt worden: die Einrichtung eines Reparaturservice für Modellbahnerzeugnisse aller Fabrikate sowie die Beratung von Anfängern. Die AG erhofft sich vor allem vom ersten der beiden Vorschläge eine Verbesserung dieser speziellen Dienststellung.

U. Schulz, Neubrandenburg

Wasserstation im Bahnhof Berka

Vor mehr als 100 Jahren war man vielerorts bestrebt, abgelegene Gebiete durch die Eisenbahn zu erschließen. Besonders die damaligen thüringischen Kleinstaaten waren kaum in der Lage, die finanziellen Mittel für Bahnbauten aufzubringen. So konnte der bekannte Eisenbahnbau- und -betriebsunternehmer Herrmann Bachstein neben anderen auch eine „Bahn untergeordneter Bedeutung für den Localverkehr" von Weimar über Berka nach Kranichfeld mit dem Abzweig von Berka nach Blankenhain erbauen, die am 15. Mai 1887 eröffnet wurde. Da die Lokomotiven in Berka auch Wasser nehmen mußten, war von Anfang an eine Wasserstation vorhanden. Das zweigeschossige Gebäude entstand erdgeschossig als Ziegelrohbau, das obere Behältergeschoß als verbretterte Fachwerkkonstruktion. Das flache Walmdach deckte man mit Ziegeln. Neben einem Geräteraum befand sich der Pumpenraum. Eine Motorpumpe mit elektrischem Antrieb pumpte das Wasser aus dem unmittelbar danebenliegenden Brunnen in den stählernen Hochbehälter. Eine steile stählerne Leiter verband die beiden Geschosse. Interessant ist der direkt am Gebäude angebrachte Wasserkran-Ausleger. Er lag in Ruhestellung an der Wand an und wurde beim Wassernehmen über den Wasserkasten der Lok geschwenkt. Der Absperrschieber befand sich innerhalb des Gebäudes im Pumpenraum. Die Zeichnung läßt weitere Einzelheiten erkennen. Der Nachbau dieses etwas ungewöhnlichen Modells ist einfach, wobei die bekannte Gemischtbauweise empfohlen wird. Die Wasserstation sollte auf kleinen Bahnhöfen unter ähnlichen Gegebenheiten aufgestellt werden, wie sie auch aus dem Lageplan ersichtlich sind.

Text und Zeichnung (Maßstab 1:2/H0): G. Fromm, Erfurt



Rezension

Zieglgänsberger, Gerhard; Röper, Hans: Die Selketalbahn – 3. bearb. und ergänzte Aufl.; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989; 160 S., 230 Abb., 13 Tab., 12,80 M

„Einmal Gernrode – Harzgerode, bitte" – dieser Aufforderung zu einer gemeinsamen Reise mit den Autoren der nunmehr 3. Auflage des Buches „Die Selketalbahn" auf der ältesten Schmalspurbahn des Harzes kommt auch der Leser gern nach, der 1980 beim Erscheinen der ersten Auflage schon dabei war. Denn es handelt sich nicht um eine bloße Nachauflage; der 1983 vollendete Wiederaufbau der Strecke zwischen Straßberg und Stiege machte eine grundlegende Überarbeitung und Ergänzung notwendig. So entstand ein Buch mit neuer, inhaltlicher Qualität. Der historische Abriß über die Bahn von den ersten Gedanken zum Bahnbau bis zum Beginn der 80er Jahre wurde etwas gekürzt, ohne dabei auf Wissen vermittelnde Fakten zu verzichten. Leider wurden auch Druckfehler seit der ersten Auflage mitgeschleppt (S. 40: KPEV). Die neue Bildauswahl ist begrüßenswert, das der begrenzten Seitenzahl geschuldete, teilweise auf Briefmarkengröße geschrumpfte, Format (S. 46, S. 55, S. 59 u. a.) jedoch weniger schön.
Der Neubau einer dem öffentlichen Verkehr dienenden schmalspurigen Eisenbahn dürfte in heutiger Zeit im Eisenbahnwesen einmalig sein. Deshalb macht die ausführliche Beschreibung des Bauablaufs von vorbereitenden Arbeiten bis zur Inbetriebnahme den besonderen Wert des Buchs aus. Sehr interessant beschrieben ist der Bahnbau mit modernen Technologien (Gleisbautechnik) und manche unkonventionelle Lösung (Kehrschleife Stiege). Die entsprechenden Skizzen und Fotos veranschaulichen den Text und regen sicherlich auch neue Nachbildungsmöglichkeiten im Modell an. Den Fahrzeugspezialisten werden die Statistiken, Fotos und Skizzen von Wert sein. Einen Druckfehler vermutend, kommt man auf S. 113 nach einigem Suchen dahinter, daß der mit einem abgeteilten Wort beendete Text erst acht Seiten später fortgesetzt wird.
Teilweise sich wiederholende Aussagen in den Abschnitten 1, 10 und 11 stören ein wenig. Widersprüche hätten ausgeschlossen werden müssen (S. 30: Der Hp. Unterberg besteht seit 1978 nicht mehr – siehe S. 131). Auch auf eine exakte Verwendung eisenbahnspezifischer Fachtermini sollte in populärwissenschaftlichen Schriften nicht verzichtet werden. Eine besondere Verantwortung dürfte hierbei dem Lektor zukommen. Mitunter wurde derartiges übersehen (S. 78: Abnahme von Anschlußbahnen erfolgt durch die Staatliche Bahnaufsicht, nicht DR; S. 137: Haltestelle ohne bahntechnische Anlagen – was ist das?).
Ob dem „vorbelasteten" Eisenbahnfreund, dem Urlauber im Harz oder dem allgemein eisenbahnhistorisch interessierten Leser – für jeden bietet das Buch etwas. Obwohl ich prinzipiell mit Nachauflagen übervolle Bücherregale nicht zusätzlich belaste, weiche ich hier von diesem Vorsatz ab!

Andreas Mansch

Nicht nur mit Farben der DDR

Immer wieder erreichen uns Leserzuschriften zu dem Problem Anstrichstoffe für die Modellfarbgebung. Handelsübliche Alkydharz-Vorstreichfarben, die in Einzelfällen geeignet sein können, scheiden eigentlich wegen der für uns Modellbauer denkbar ungünstigen Konfektionierung in 1-kg-Dosen aus.
Nun schreibt unser Leser Jens Lochow aus Dessau, daß es an der Zeit wäre, das umfangreiche Modellfarben-Sortiment von Herstellern außerhalb der DDR zu erwähnen (z. B. Humbrol, Molak, Revell, ROCO). Diese besonders für Plaste geeigneten Farben bieten bundesdeutsche und West-Berliner Modellbahnfachgeschäfte in über 100 Farbtönen (matt, seidenmatt, glänzend, metallic) meist als 15-ml-Dosen an. Pro Dose müssen etwa 2,– DM „investiert" werden. Ein Teil des Farbensortiments der Firma Revell ist ebenfalls in der ČSR erhältlich. *me*

XXXVI. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1989 in Brno

1



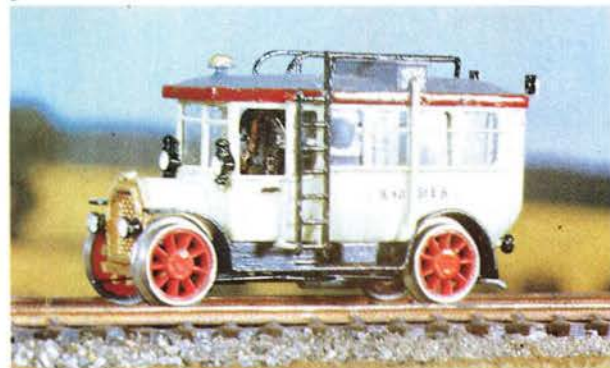
2



1 SAXONIA-Zug (TT) von K. Zenker (DDR), Kategorie A 1, 84 Punkte

2 Lok der sächs. Gattung HV (H0) von H. Kohlisch (DDR), Kategorie A 1, 87,6 Punkte

3



4



5



3 Schienenbus (H0) von E. Sommer (DDR), Kategorie A 1, 76 Punkte

4 K^b 0200 (H0) von J. Schildhauer und T. Günther (DDR), Kategorie A 1, 52 Punkte

5 Bahnhof Pustinj (H0) von Herrn Moskalew (UdSSR), Kategorie F, 93 Punkte, 2. Preis

Fotos: Albrecht, Oschatz (1 bis 4); D. Selecky, Bratislava (5)

Die von U. Groth und H.-D. Rändler aus einem PIKO-Modell umgebaute Traditionslokomotive 38 205 im Einsatz auf der noch im Aufbau befindlichen H0/$H0_e$-Heimanlage von Andreas Schatz (AG 3/7 Verkehrsmuseum Dresden des DMV).

Foto: U. Groth, Dresden

